der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 26

25

SEPTEMBER

9/77



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

9 September 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

Titelbild
Die H0-Eisenbahner des Bahnbetriebswerks Bärenfels dachten an den 25. Geburtstag unserer Fachzeitschrift. Sie ließen es sich nicht nehmen, aus diesem Anlaß über den Schuppentoren ein entsprechendes Gruß-Transparent anzubringen.
Die Redaktion freute sich über diese hübsche Geste und Art und Weise des Herrn Paul Emersleben aus Halle (Saale) — des Erbauers und Besitzers dieser H0-Anlage, über die Sie mehr in diesem Heft finden — zum 25jährigen zu gratulieren.

Foto: P. Emersleben, Halle (Saale)

Rücktitelbild
Der ständig wachsende Reiseverkehr zwischen der DDR und den benachbarten Staaten erforderte bessere, schnellere und komfortablere Verkehrsverbindungen. Für diesen internationalen Fernschnellverkehr beschaffte die DR Mitte der 60er Jahre einen vierteiligen Dieseltriebzug, der von der einheimischen Schienenfahrzeugindustrie hergestellt wurde. Falls notwendig, läßt sich mit weiteren Mittelwagen auch eine fünf- bzw. sechsteilige Einheit bilden. U. B. z. den VT 175 013-2 (ex VT 18.16) am oberen Bahnhof in Plauen (Vogtl.)

Foto: Klaus Tanneberger, Plauen

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)
Verantwortlich für den Inhalt:
Ing. Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski

Die Post ist zu richten an:
„Der Modelleisenbahner",
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14
Telefon: 2041276

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV" betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV, DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.
Telefon: 5884314

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Dipl. jur. Ing. Erich Preuß, Berlin
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland", Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR — 701 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw. übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28/31, Telefon: 22676, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. In der DDR: alle Postämter, im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel,
zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, 1 Berlin 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Unsere Devise: Stets anregend und ideenvoll sein

Glückwunsch zum Zwanzigjährigen überschrieb ich meine Würdigung im Heft 9/1972.
Inzwischen hat die Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn ihren 26. Jahrgang erreicht.
Mehr als 300 Ausgaben sind bisher erschienen. 53 000 Bezieher im In- und Ausland finden im Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV) Neues und Interessantes aus der Welt der kleinen wie der großen Eisenbahn. Insofern hat vieles auch weiterhin Gültigkeit was im Septemberheft 1972 zur Würdigung des Schöpfer- und Gestalterkollektivs des „Modelleisenbahners" geschrieben wurde. Aber 5 Jahre gehen in unserer Zeit eben nicht spurlos an einer Zeitschrift vorüber, die den Werktätigen Freude und Entspannung bringt, sie mit neuen technischen Lösungen vertraut macht und ihr Empfinden für Natur und Technik, für Landschaft und neue technische Systeme auch am Modell ausbilden soll.
Und so verbindet auch heute die weit über die Zahl der offiziellen Bezieher hinausgehende Leserschar, ob sie nun Mitglieder des DMV sind oder nicht, ob sie Freude am kollektiven Tun oder an ihrer individuell gestalteten Heimanlage haben, das brennende Interesse, in die Geheimnisse der großen wie der kleinen Bahn einzudringen. Es ist, so könnte man annehmen, eine Mischung von Dynamik und Romantik, ein Aufspüren des Alten und ein Anwenden des Modernen, z. B. der Elektronik, das dem Wirken der Modelleisenbahner und der Freunde der Eisenbahn seinen ganz besonderen Reiz gibt.
Wir alle anerkennen es als gesellschaftliches Positivum, daß die Hauptaufgabe in ihrer Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik unseren Bürgern auch das Mehr an Freizeit vermittelt, welches sie für ihr Hobby brauchen, um neue Kräfte für das berufliche Tagewerk zu schöpfen, um die Nerven zu entspannen und voller Freude vielfach als Knobler, Neuerer und Rationalisatoren in ihren Arbeitskollektiven zu wirken. In der dialektischen Wechselbeziehung zwischen entspannender Freizeitbeschäftigung und harter täglicher Arbeit, zwischen anspruchsvollen technischen Versuchen und konzentriertem beruflichen Schöpfertum besteht eine der wichtigsten gesellschaftlichen Aufgaben des DMV als Organisation und des „Modelleisenbahners" als dessen massenwirksamen, persönlichkeitsbildenden Mittler.
Mehr als fünfeinhalbtausend Werktätige sind Mitglieder des Verbandes und seiner Arbeitsgemeinschaften auf betrieblicher und territorialer Ebene. Aber die Zahl der Modelleisenbahner und der Freunde der Eisenbahn geht in die Zehntausende.
Nur der kleinere Teil davon sind aktive Eisenbahner. Erfreulich ist andererseits, daß mehr und mehr Mitglieder der Arbeitsgemeinschaften junger Modelleisenbahner sich durch ihre Freizeitbeschäftigung entscheiden, den schönen, vielseitigen und interessanten Beruf eines Eisenbahners zu ergreifen. Wen der Reiz der Modelleisenbahn einmal gepackt hat, den läßt er nicht mehr los, weder tags, beim Bauen oder dem Betrieb der Anlage, noch nachts, in den Träumen.
Eingeschlossen und mit Ungeduld von vielen erwartet ist unser Jubilar, die Zeitschrift „Der Modelleisenbahner". Sie wird erwartet als Informator unseres Verbandes. Viele warten auf neue Baupläne und Bauanregungen. Tausende freuen sich über die ganzseitigen Lokfotos, das Lokbildarchiv oder Rubriken wie „Wissen Sie schon", „Streckenbegehung" bzw. „Der Kontakt".
Auch bei ausländischen Modelleisenbahnern, besonders den Freunden aus den sozialistischen Bruderländern ČSSR, Ungarische VR, VR Polen und auch in der UdSSR findet „Der Modelleisenbahner" seine interessierten Leser.
Unsere Zeitschrift war Initiator und Berichterstatter der ersten Modellbahnwettbewerbe, die jetzt mit internationaler Beteiligung jährlich durchgeführt werden.
Viel Aufmerksamkeit finden die Ergebnisse der Normenarbeit und der Standardisierung, meist aus der Feder des Vizepräsidenten unseres Verbandes, Prof. Dr. Ing. sc. techn. Harald Kurz, der mit viel Sachkenntnis als international geschätzter Vorsitzender des Technischen Ausschusses des MOROP und zugleich als Beiratsmitglied der Zeitschrift wirkt.
Weitere langjährige verdiente Mitglieder des Redaktionsbeirates und zugleich Autoren der Zeitschrift sind Hansotto Voigt, Dresden, Günter Barthel, Erfurt, Johannes Hauschild, Leipzig, um nur einige wenige zu nennen.
Einen guten Kontakt haben Redaktionsbeirat und Leser auch zur Modellbahnindustrie und ihren Neuheiten.
Gern gelesen werden Messeinformationen und die Vorstellung von Messeexponaten in Wort und Bild.
Die Zeitschrift wird nach anfänglichen Schwierigkeiten mehr und mehr zum Mittler zwischen den Vorstellungen der Leser und der entsprechenden industriellen Erzeugnisgruppe in der so bekannte Betriebe wie PIKO Sonneberg, Berliner TT-Bahnen und andere zusammengeschlossen sind.
Ich schrieb 1972, daß dem Redaktionskollektiv, den Autoren, den Beiratsmitgliedern, Setzern, Druckern, Gestaltern und allen engagierten Lesern Dank, Anerkennung und Glückwunsch gebührt, weil sie es gut verstanden haben, das gesellschaftliche Anliegen der Modelleisenbahner und der Freunde der Eisenbahn ideenvoll und anregend zu publizieren. Dies gilt heute ebenso im Jahre 1977 zum 25jährigen Jubiläum.
Aber es ist auch ein Prinzip in unserem Lande, aus heute Gutem, morgen Besseres zu machen.
Die große Leserschar hofft weiterhin auf nachvollziehbare Beispiele, auf Anregungen und Hinweise über ideenvolle Verbandsveranstaltungen und auf Berichte über das technische Erbe, welches die Entwicklung der kleinen in Verbindung mit der großen Eisenbahn widerspiegelt.
Dokumente von Bahnen, an die sich nur noch die Väter oder Großväter erinnern, also Eisenbahngeschichte, die sich nicht in Zahlen erschöpft, sondern ein kulturhistorisches Bild der Leistungen der Vergangenheit nachzeichnet, sind sehr gefragt.
Mehr sollte auch über das Tun unserer Modellbahnfreunde in sozialistischen Bruderländern geschrieben werden. Nicht nur im 60. Jahr des „Roten Oktober" bieten sich gelegentliche Berichte über den berufserzieherischen Wert der sowjetischen und der eigenen Pioniereisenbahnen an. Auch die große Leserpostmappe der Redaktion könnte von Zeit zu Zeit noch gründlicher analysiert werden.
In keiner Ausgabe sollten positive wie kritische Dialoge über das Verbandsleben fehlen.
Entsprechend dem Beschluß des ZK der SED zu den weiteren Aufgaben der politischen Massenarbeit sollten Leser und Autoren noch vielfältiger zu Worte kommen, um ihre Wünsche, Vorschläge, Hoffnungen und Gedanken zu äußern. Selbstverständlich in einer realen und machbaren Art und Weise, wie es unter Freunden, in unserem Falle unter Modellbahnfreunden und Freunden der Eisenbahn, üblich sein sollte.
Gebt der Jugend weiterhin Raum für ihre Gedanken! Übersehet die Solidarität nicht! Berichtet mehr über Aussprachen und Foren in den Schwerpunkten des Verbandslebens!
Zeigt, wie die Modelleisenbahner an ihren Arbeitsplätzen um die Erfüllung der Pläne ringen!
Liebe Freunde der Redaktion, macht reale, aktuelle, auf die sozialistische Zukunft unserer schönen Freizeitbeschäftigung gerichtete Themenpläne! Und ganz zum Schluß:
Allen, die den bisher mehr als 300 Heften unserer Zeitschrift ihr Gesicht gaben, herzlichen Dank für die geleistete Arbeit.
Die Erwartungen für die Zukunft sind groß.
Enttäuschen wir die Zehntausende nicht, die sich der Sache der Modelleisenbahn und der Erforschung der Eisenbahngeschichte — die der Verband als Einheit betrachtet — mit Fleiß, Geschick und Ideenreichtum verschrieben haben.
In diesem Sinne: alles Gute, Glück und Erfolg für die nächsten 25 Jahrgänge, liebe Genossen und Freunde.

RD Paul Kaiser
Mitglied des Präsidiums
des DMV





Zum 25jährigen Jubiläum

Nunmehr liegt uns das 300ste Heft unserer Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" vor. Es widerspiegelt in vielfältiger Weise die erfolgreiche Arbeit der Redaktion und des Beirats, unterstützt durch unseren Verband sowie durch Autoren und Leser. Das Anliegen der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde ist es, die Beschäftigung mit der großen und kleinen Eisenbahn zu einer sinnvollen Freizeitgestaltung in unserem sozialistischen Staat zu entwickeln. In unserer Fachzeitschrift kam immer mehr das geistig-kulturelle Leben in den Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes zum Ausdruck, dies förderte den Erfahrungsaustausch und gab wertvolle Anregungen und Hinweise.

Besondere Verdienste erwarb sich die Fachzeitschrift dadurch, daß sie vor 24 Jahren aus eigener Initiative zum ersten Mal zu einem Modellbahnwettbewerb aufrief, der sehr bald zu dem jährlich stattfindenden Internationalen Wettbewerb entwickelt werden konnte. Mit Genugtuung können wir gerade im 60. Jahr des Bestehens der ruhmreichen Sowjetunion feststellen, daß unsere Fachzeitschrift stets ihre Verpflichtung, den Gedanken der engen Freundschaft zur Sowjetunion und den anderen sozialistischen Staaten bei ihren Lesern zu wecken und zu vertiefen, erfüllte. Im Sinne des MOROP-Statuts leistete sie ihren Beitrag zur Verständigung der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde aller Länder.

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR spricht allen, die am Werden unserer Fachzeitschrift beteiligt waren, für die geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus.

Insbesondere gilt unser Dank den vielen Autoren und Förderern der Zeitschrift, die durch ihre ehrenamtliche Tätigkeit einen großen Anteil daran haben, daß „Der Modelleisenbahner" immer aktuell und vielseitig gestaltet werden konnte.

Wir verbinden mit unseren Glückwünschen zum 25jährigen Bestehen die Erwartung, daß Redaktion und Beirat auch in Zukunft mit Ideenreichtum und Tatkraft unsere Fachzeitschrift noch interessanter, aussagekräftiger und damit lesenswerter gestalten mögen.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

„Der Modelleisenbahner" — 25 Jahre Ratgeber und Freund

Zur Leipziger Herbstmesse 1952 bekam ich durch Zufall das Heft 1 der Zeitschrift in die Hände. Damals hatte ich gerade die Absicht, einmal aus der Erinnerung heraus ein Wagenmodell in der Nenngröße 0 zu bauen. Dieses Heft 1 enthielt einige Aussagen die Nenngröße 0 betreffend, und so kaufte ich es. Seit dieser Zeit bin ich ständiger Leser des „Modellers", wie die Fachzeitschrift auch genannt wird, und das bis zum heutigen Tage.

„Der Modelleisenbahner" vermittelte mir besonders in den ersten Jahren meiner Eigenbau-Basteleien viele wertvolle Anregungen. Die Arbeit mit der Zeitschrift ermöglichte es mir, im Laufe der Zeit u. a. beim Eigenbau von Modellen sehr kritische Vergleiche anzustellen, so daß der Erfolg bei mehreren Internationalen Modellbahnwettbewerben nicht ausblieb. Über die Fachzeitschrift erhielt ich auch einen Zugang zu einem großen Kreis von Modellbahnfreunden, und durch die gemeinsame Beschäftigung mit der Modelleisenbahn ergab es sich, daß ich mit über 70 Text- und Bildbeiträgen zur Gestaltung des „Modellers" beitragen konnte. Aber sicherlich hat die Fachzeitschrift auch vielen anderen Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn Nützliches gegeben. In dieser Hinsicht sei nur an das bestimmt älteste Verdienst des Verbandsorgans erinnert, nämlich an die im Jahre 1954 ergriffene Initiative zur Veranstaltung von Modellbahnwettbewerben, die heute als Leistungsvergleiche des Könnens der Modellbauer auf internationaler Ebene nicht mehr wegzudenken sind.

Die Informationen über die vielseitigen Aktivitäten in der Verbandsarbeit des DMV, über Wissenswertes vom Vorbild und Modellen aus aller Welt, über die Zusammenarbeit der Modelleisenbahner mit der Deutschen Reichsbahn, über die Kontakte zur Modellbahnindustrie der DDR, über Erfolge von Modellbahnausstellungen und -wettbewerben oder über das praxisverbundene Leben in den Arbeitsgemeinschaften zeigen nicht nur den vielen Lesern im In- und Ausland die sinnvolle Tätigkeit der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn der DDR, sondern stellen auch für viele eine wertvolle Grundlage für die eigene Arbeit dar. Als besonderes „Gewürz" beim „Abschmecken" einer immer wieder interessanten neuen Ausgabe der Fachzeitschrift sollte die Vermittlung fachlichen Wissens und die Herausforderung an die Modelleisenbahner, in aussagekräftigen Bauanleitungen vorgestellte Modelle selbst nachzubauen, auch weiterhin nicht vergessen werden. Verbunden mit der Hoffnung, daß für die Fachzeitschrift in Zukunft im Hinblick auf eine weitere, alle Belange der Zeitschrift betreffenden Steigerung der Qualität das entsprechende Signal nicht auf „Halt" zeigen wird, ist für mich das 25jährige Erscheinen der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" vor allen Dingen Grund und Bedürfnis, all denen sehr zu danken, die in den zurückliegenden Jahren, in vielfach selbstloser Kleinarbeit und getragen von der Liebe zur Eisenbahn im Großen und im Modell, das geschaffen haben, was wir heute unsere Fachzeitschrift und unser Verbandsorgan „Der Modelleisenbahner" nennen können.

Hans Weber, Berlin



Straßenbahnbetrieb in Liberec



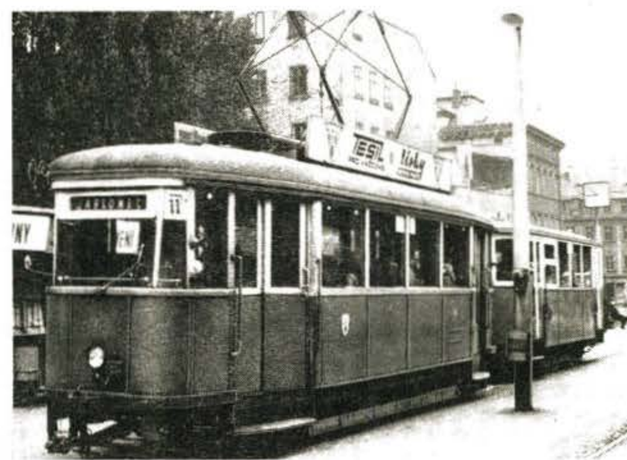
1



2



3



4

Vor einigen Jahren erschien in der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" (Heft 1/71) die Mitteilung, daß in der tschechoslowakischen Kreisstadt Usti nad Labem der Straßenbahnbetrieb eingestellt worden ist. Der größte Teil des Wagenparks wurde danach von der Straßenbahn in Liberec übernommen. Ausgehend von dieser Tatsache sei im folgenden einiges über den Straßenbahnbetrieb in Liberec, einer etwa 70 000 Einwohner zählenden Bezirks- und Industriestadt in Nordost-Böhmen, ausgeführt.
Die meterspurige Straßenbahn in Liberec wurde am 25. August 1897 für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Die Streckenführung verläuft vom Nordosten zum Südwesten der Stadt. Es bestehen nur zwei Stadtlinien (Linien Nr. 3 und Nr. 4), die von einem ausgedehnten Autobusnetz ergänzt werden.
Der Straßenbahnbetrieb als solcher kann in Liberec als modern bezeichnet werden. An den Endpunkten der Linien sind Gleisschleifen eingerichtet, um ein Wenden der Triebwagen zu ermöglichen. Auf den Linien sind ausschließlich Einrichtungs-Triebwagen der T-Serie im Einsatz und zwar

Bild 1 Triebwagen vom Typ T3 an der Haltestelle „Gottwaldovo náměsti"

Bild 2 Einrichtungs-Triebwagen Nr. 27 vom Typ T2 auf der Linie 3 an der Endhaltestelle in Horni Hanychov

Bild 3 Kabine der Ještěd-Seilbahn vor der Einfahrt in die Talstation in Horni Hanychov

Bild 4 Zweiachsiger Triebwagen Nr. 6 mit Anhänger Nr. 47 vor Abfahrt nach Jablonec an der Endhaltestelle in der „Fügnerova" in Liberec (Linie 11)
Fotos: Verfasser

Wagen vom Typ T2 und T3. Sie sind mit einem für Straßenbahnfahrzeuge in der ČSSR üblichen roten Anstrich versehen und verkehren nur einzeln, dafür aber in sehr dichter Folge. Der Einstieg ist in Fahrtrichtung vorn, die mittlere und hintere Doppeltür sind für den Ausstieg bestimmt. Die längste Linie ist die Linie Nr. 3, die in südwestlicher Richtung zum Stadtteil Horni Hanychov führt, wo ein ausgedehntes waldreiches Naherholungsgebiet beginnt. Von dieser Straßenbahn-Endhaltestelle aus kann man zu Fuß in einigen Minuten die Seilschwebebahn erreichen. Diese nach dem Pendelsystem betriebene Kabinenbahn führt bis auf den 1012 m hohen Ještěd hinauf und ist der ČSD unterstellt.

Außer den beiden Straßenbahnlinien in der Stadt wird noch eine ebenfalls meterspurige Überland-Straßenbahnlinie betrieben (Linie 11). Sie führt von Liberec in südöstlicher Richtung bis zur industriereichen Bezirksstadt Jablonec nad Nisou. Diese 27,3 km lange Strecke wurde am 7. Februar 1900 in Betrieb genommen. Hier verkehren noch ältere Straßenbahn-Triebwagen mit Anhänger. In verkehrsschwachen Zeiten genügt ein einzelner Triebwagen, um den Betrieb abzuwickeln.

Reinfried Knöbel (DMV), Dresden

Spezialfahrzeuge der Dresdener Straßenbahn

Bereits anläßlich des 100jährigen Bestehens der Dresdener Straßenbahn, am 26. September 1972, wurden der Öffentlichkeit erstmalig zwei neue Spezialfahrzeuge, ein Winterdienst- und ein Gleismeßwagen, im Original vorgestellt. Deshalb sollen hier diese Fahrzeuge dem Leser einmal in Wort und Bild nähergebracht werden.

Das zweiachsige Winterdienstfahrzeug Nr. 721 091-5 (ex 750) entstand durch Umbau eines vorhandenen Triebwagens der Bauart *MAN* und ist mit dem bei Straßenreinigungsfahrzeugen üblichen orangefarbenen Anstrich versehen. Der Wagen besitzt eine Schneeräum- und Streuvorrichtung, wobei der Trichter bis zu 7 m^3 Salz aufnehmen kann. Die Eigenlast des Fahrzeugs beträgt 15 200 kp.

Das elfenbeinfarbene Gleismeßfahrzeug Nr. 721 501-1 ist als zweiachsiger Beiwagen ausgeführt und wurde 1970 im Raw „Einheit" Leipzig hergestellt. Dieser Gleismeß-Beiwagen ist mit einer Solenoidbremseinrichtung und einer Feststellbremse ausgerüstet. Die Energieversorgung (600-V- und 24-V-Gleichstrom) erfolgt von einem Triebwagen des Typs ET 57 über den Kontaktteil der Scharfenbergkupplung. Die Anwendung des Gleismeßfahrzeugs bringt wesentliche Vorteile gegenüber den Handmessungen, da die Erfassung des Gleiszustandes unter Betriebsbedingungen geschieht. Gleichzeitig werden die Arbeitsbedingungen für das Überwachungspersonal der Gleisanlagen verbessert.

Nachfolgend sind noch einige technische Daten des Gleismeßfahrzeugs aufgeführt:

Länge über Puffer	5750 mm
Breite (max)	2200 mm
Höhe über SO (max)	2900 mm
Eigenlast	8650 kp
Achslast	4325 kp
Achsstand	2600 mm
Raddurchmesser	560 mm
Höchstgeschwindigkeit	
— bei Leerfahrt	30 km/h
— bei Meßfahrt	15 km/h
Anzahl der Besatzungsmitglieder	6.

Reinfried Knöbel (DMV), Dresden



Bild 1 Winterdienstfahrzeug während der Sonderfahrzeugschau der Verkehrsbetriebe Dresden am Straßenbahnhof Waltherstraße

Bild 2 Gleismeßfahrzeug mit dem dazugehörigen zweiachsigen Triebwagen Nr. 213018-1 vom Typ ET 57

Fotos: Verfasser



Über eine *langjährige* Erfahrung...

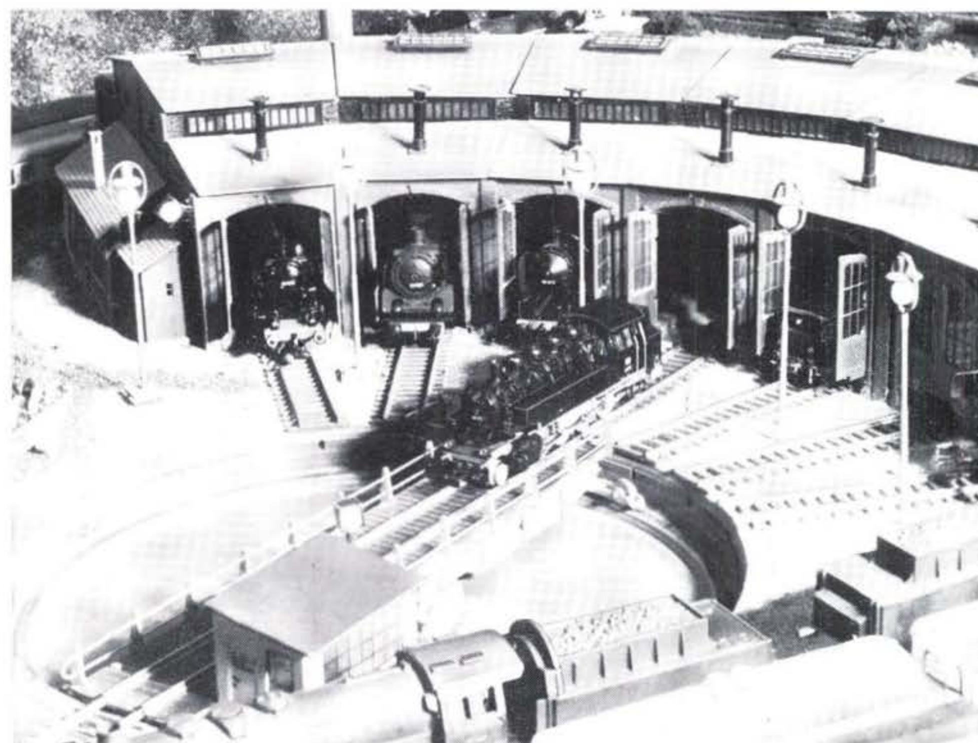
... im Modelleisenbahnbau und -betrieb verfügen die beiden Emerslebens aus Halle (Saale) — Vater und Sohn. Schon 27 Jahre lang befaßt sich Herr Paul Emersleben mit unserem schönen Hobby, und bereits immerhin 16 Jahre lang unterstützt ihn dabei sein Sohn tatkräftig. Also eine familiäre Harmonie, wie sie ideal ist!
Eigentlich glaubten beide, im Jahre 1976 sei nun endlich ihre H0-Anlage vollendet. Aber sie müßten ja dann keine echten Modelleisenbahner sein, wenn dem so gewesen wäre! Und so ging es munter weiter ans Werk, neue Erkenntnisse wurden in die Tat umgesetzt. So muß jetzt der Hauptbahnhof „Bärenfels" eine weitgehende Umgestaltung seiner Gleisanlagen und der Bahnsteighalle über sich ergehen lassen.
Die Anlage hat eine Fläche von $25 m^2$, sie gehört demnach damit wohl zu den selteneren recht großen Heimanlagen. Denn wer hat schon das Glück, so viel Platz zu besitzen?
220 laufende Meter Gleis sind verlegt, die stattliche Anzahl von 110 einfachen Weichen, 7 doppelten Gleisverbindungen und 6 doppelten Kreuzungsweichen wollte eingebaut und angeschlossen sein.
Die gesamte Anlage ist in 4 Fahrstrombereiche unterteilt. Dadurch ist ein abwechslungsreicher Modellbahnbetrieb möglich. So können im Bw Rangierfahrten vor sich gehen, während gleichzeitig der volle Zugbetrieb abläuft. 61 Triebfahrzeuge (Dampf- und Diesel-Traktion; an eine Elektrifizierung ist nicht gedacht) einschließlich 5 Triebwagen, 90 Reisezug- und an die 200 Güterwagen umfaßt der Fahrzeugpark.
„Unsere Spezialität ist der Nachtbetrieb", schreiben Vater und Sohn Emersleben, „350 stationäre Glühlämpchen, 8 Reisezüge mit Beleuchtung sowie 3 Güterzüge mit beleuchtetem Regelschlußsignal tragen dabei zur richtigen Stimmung bei ...".

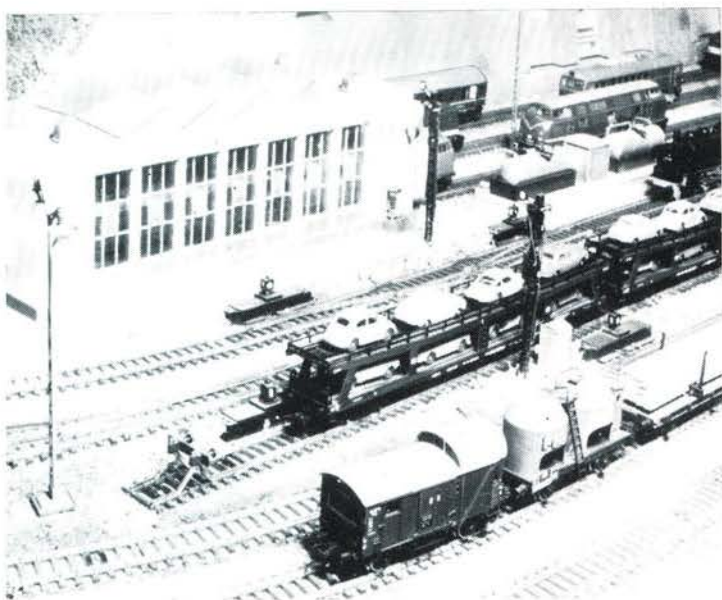
Schauen wir uns neben dem Titelbild noch einige weitere Ausschnitte dieser Anlage an.



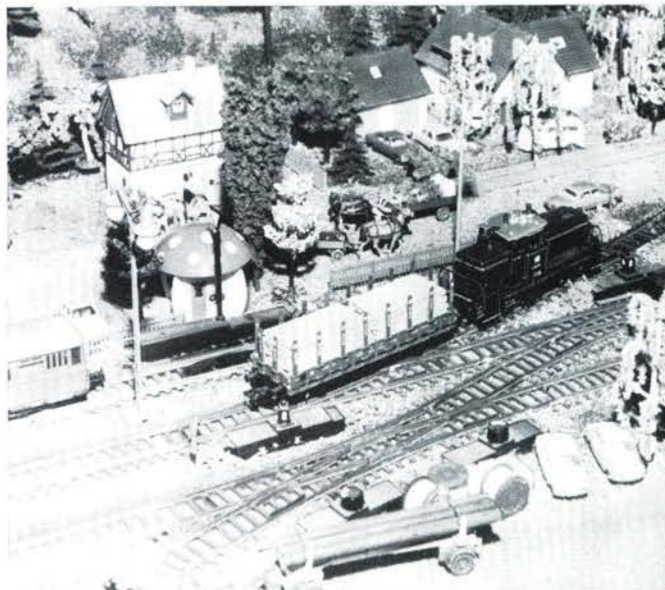
Bild 1 Blick über den Hauptbahnhof „Bärenfels"; eine 38^{10-40} faßte gerade Kohle nach. Am Bahnsteig 5 hat der aus Modernisierungswagen gebildete Schnellzug Aufenthalt. Im Hintergrund oben ist noch der andere größere Bahnhof, der Bf „Neustadt" zu erkennen.

Bild 2 Der auf dem Titelbild sichtbare Lokschuppen ist nur ein geringer Teil des gesamten Bahnbetriebswerks, der nur die Diesellokomotiven aufnimmt. Hier erblicken wir den Dampflokschuppen mit Drehscheibe.



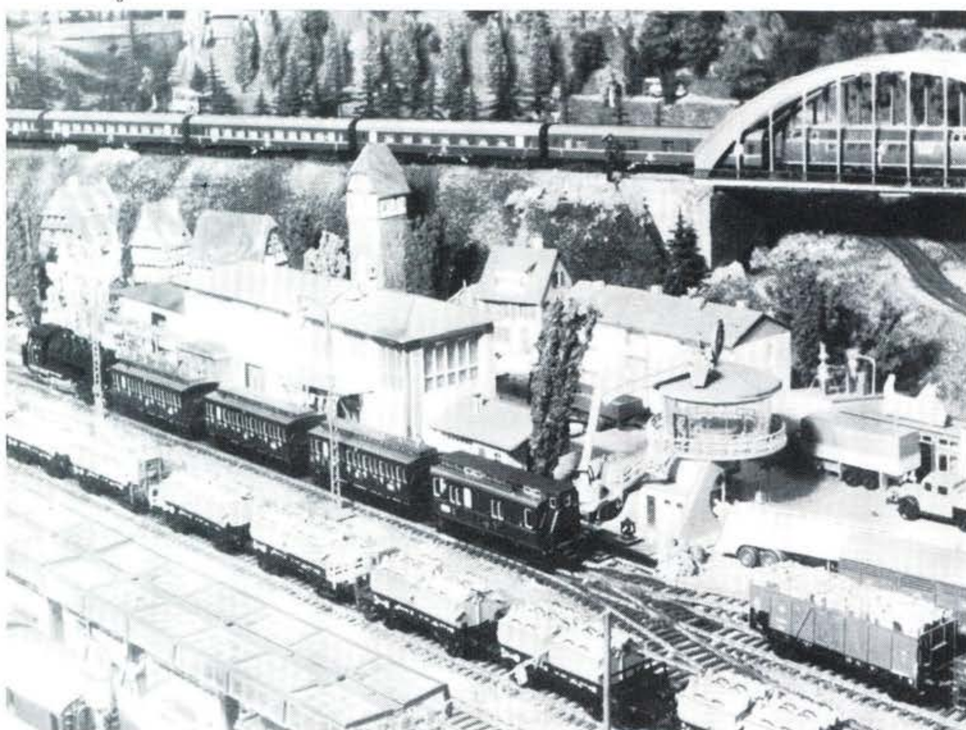


3



4

5



6



Bild 3 Auch der Service „Autos im Reisezug" der DR wird im Modellbetrieb nachgeahmt: Die Pkw sind schon verladen, ausgeruht erreichen die Reisenden im Schlafwagen ihr fernes Urlaubsziel.

Bild 4 Pünktlich wird der Anschluß des Sägewerks laut Bahnhofsbedienungsplan bedient

Bild 5 Ein weiterer Bahnhof auf der großen Heimanlage: Bf „Fröttstädt". Am Bahnsteig erwartet der eingefahrene und hier endende Personenzug den Auftrag, das Gleis zu räumen.

Bild 6 Kalk, ein wichtiger Grundstoff für unsere Industrie; noch vor wenigen Jahren wurden diese Ganzzüge von der BR 50 gefördert, wie hier im Maßstab 1:87

Fotos:
Paul Emersleben, Halle (Saale)

Sonderzugfahrt-
Reminiszenzen!

Seit etwa 1970 wurde den Eisenbahnfreunden des DMV und auch einem allgemein interessierten Publikum eine Fülle an Exkursionen und Sonderzugfahrten geboten. Manch begeistertes Mitglied hatte fast jedes Wochenende belegt, denn an vielen Orten und auf vielen Eisenbahnstrecken der DDR gab es Besichtigungen, Sonderzug- und Abschiedsfahrten. Viele Arbeitsgemeinschaften nutzten auch den visafreien Reiseverkehr, um im Nachbarland interessante Eisenbahnstrecken oder -dienststellen zu besuchen. Wiederholt wurde in der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" über derartige Veranstaltungen berichtet.
Aber nicht jede Fahrt konnte bisher gewürdigt werden. Als kleine, aber unvollständige Erinnerung und als Würdigung für die organisatorischen Mühen der Veranstalter sind diese Reminiszenzen gedacht.

E. P.

Bild 1 Von vielen Eisenbahnfreunden wird alljährlich die Széchenyi-Museumsbahn nahe Sopron in der Ungarischen Volksrepublik besucht. Sie wurde am 6. November 1970 eröffnet und wächst seit diesem Tag zu einem „lebendigen" Schmalspurbahn-Museum Ungarns.
Hier gibt es für die Lokomotive 394.023 an der Abzweigstelle Schilfdepot einen Fotohalt. Foto: Kristófcsák

Bild 2 Im April 1970 war Buckow (Märkische Schweiz) mit seinem elektrifizierten Inselbetrieb das Ziel einer Exkursion der Zentralen Arbeitsgemeinschaft 1/5 Berlin. Einrichtungen und Anlagen des Bahnhofs wurden besichtigt und von den Triebwagen der Baureihe ET 188 viele Aufnahmen gemacht. Foto: Weber

Bild 3 Wenigen bekannt ist die Sonderzugfahrt anläßlich des 100jährigen Jubiläums der Strecke Kamenz–Radeberg, am 2. Oktober 1971.
Mehrere Fotofreunde vom Bezirksvorstand Cottbus des DMV fanden sich in Kamenz ein, um mit dem kleinen Sonderzug nach Großröhrsdorf und zurück mitzufahren. Gefördert wurde er von der Tenderlokomotive ex 89 6237 des Raw Dresden. Foto: Friedrich

Bild 4 Außer der Abschiedsfahrt mit der letzten preußischen P 8 bei der DR, der 38 3860 vom Bw Zittau, gab es 1972 noch eine weitere P 8-Sonderzugfahrt. Diese wurde vom Bezirksvorstand Magdeburg organisiert und sie führte mit der 38 2471 des Bw Roßlau von Dessau nach Gernrode, wo der von der 99 5904 geförderte Sonderzug nach Alexisbad bestiegen wurde. Foto: Makowsky

Bild 5 Die berühmte Strecke des „Prager Semmerings" hatten sich die Mitglieder der Zentralen Arbeitsgemeinschaft 3/12 Dresden als Ziel ihrer Exkursion auserkoren.
Der von der ČSD bereitgestellte Motorwagen Nr. M 296 1029 steht zur Abfahrt im Bahnhof „Praha-Smíchov sev. nást." bereit. Er gehört zu einer vierteiligen dieselhydraulischen Triebwageneinheit und wurde 1970 unter der Fabrik-Nr. 72 212 von der TATRA-Waggonfabrik „Studénka" gebaut. Das Fahrzeug wird vom Depot Praha-Libeň unterhalten und zählt zum Bestand der Nordwest-Bahn. Foto: Knöbel

1



4



2



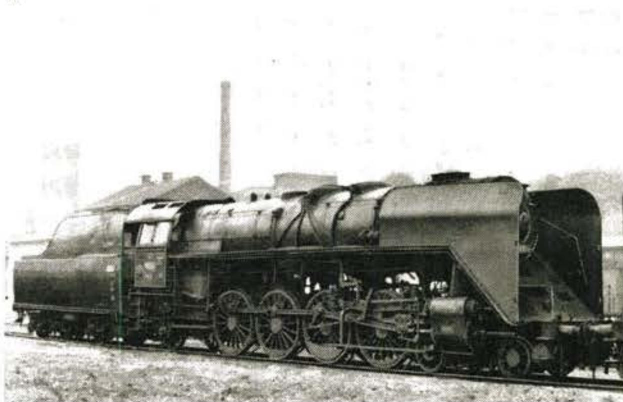
5

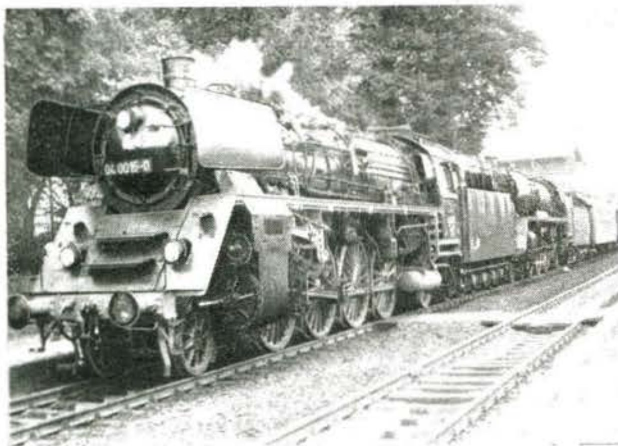


3



6





7



8

Bild 6 Am 6. Mai 1972 veranstalteten die Mitglieder der AG 3/32 eine Exkursion zum Lokdepot Děčin (ČSSR). Neben Diesellokbaureihen T 669, T 478 und T 444 konnten noch einige der jüngeren Dampflokomotiven der ČSD besichtigt werden; gerade noch zu einem günstigen Zeitpunkt, denn auch bei der ČSD geht die Traktionsumstellung mit Riesenschritten voran.
Ein berühmter „Renner", die Reihe 498, brachte „Fotoglück".
Foto: Lehmann

9

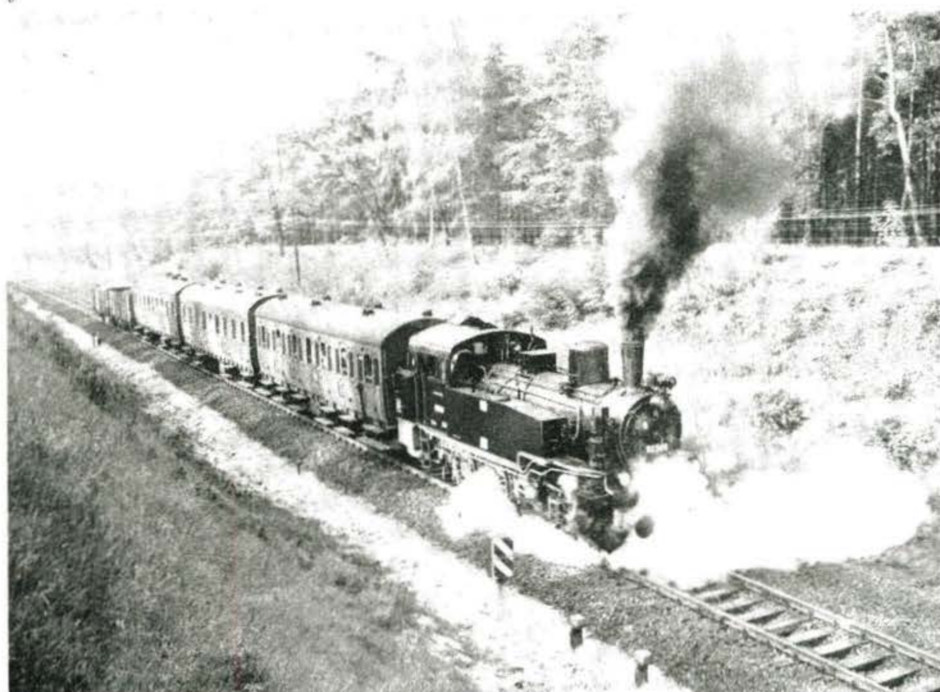
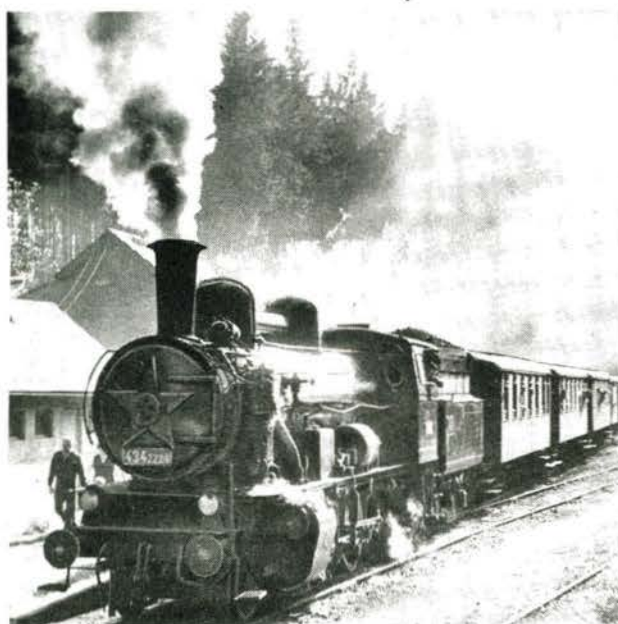


Bild 7 Zwei „Stars" des Schienenstrangs hatte der Bezirksvorstand Magdeburg aufgeboten, um am 23. September 1973 hunderte Eisenbahnfreunde zu einer Rundfahrt von Magdeburg über Brandenburg nach Belzig einzuladen. So waren die Schnellzuglokomotiven 04 0015 und die 03 0010 — hier in Wiesenburg (Mark) — umschwärmt von Fotografen.
Foto: Preuß

10



11

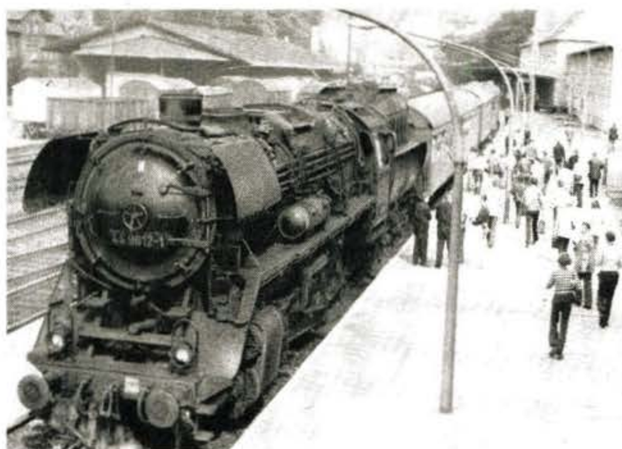


Bild 8 Übersetzfahrten mit einem Fährschiff der DR sind für jedermann attraktiv. Kein Wunder also, daß 20 aktive Mitglieder der ZAG Dresden eine solche Gelegenheit nutzten. Am 18. April 1973 waren sie mit dem Fährschiff „Warnemünde", das auch den Liegewagen der Dresdener mitführte, von Saßnitz nach Warnemünde auf hoher See.

Foto: Knöbel

Bild 9 Viel Aufregung gab es für einige Mitglieder der Zentralen Arbeitsgemeinschaft 2/13 Cottbus, um die Werklokomotive des Raw Cottbus, ex 92 598 der DR, noch einmal für eine Sonderzugfahrt herzurichten. Am 7. Oktober 1973 war es dann jedoch soweit, als „echter" PmG ging es von Cottbus aus auf Rundreise über WPSt Guben und Groß Gastrose. Viel Gelegenheit, um diese „preußische" Bespannung im Bild festzuhalten.

Foto: Preuß



12

Bild 12 Gut organisiert und interessant sind immer die Sonderzugfahrten des Bezirksvorstands Erfurt. So war auch die Abschiedsfahrt der Kohlenstaublokomotive Baureihe 44 am 15. September 1974, jener Gattung des Bw Arnstadt, die über viele Jahre hinweg das Bild der Güterzugtraktion über den Kamm des Thüringer Waldes und durch den Brandleitetunnel bei Oberhof prägte, gelungen. Grund genug also für viele Eisenbahnfreunde, an der Sonderzugfahrt von Erfurt nach Meiningen teilzunehmen.

Foto: Preuß

Sonderzugfahrt-
Reminiszenzen!

Bild 10 Mit vielfältigen Eindrücken kehrten die Cottbuser Eisenbahnfreunde auch von einer dreitägigen Exkursion in Nordböhmen zurück, die im Mai 1974 stattfand. Das Kennenlernen interessanter Strecken zwischen Česka Lipa und Mežimėsti, einer Domäne der Dampflokomotiven, einschließlich der Zahnradbahn Tanvald—Kořenov Harrachov stand im Vordergrund.
Ein einmaliges Erlebnis war die Reise in diesem „altböhmischen" Reisezug zwischen Mlada Boleslav und Stara Paka mit der Lokomotive 434.2224.

Foto: Friedrich

13



Bild 13 Auf dem einst ausgedehnten Netz der Mügelner Schmalspurstrecke wurde am 27. September 1975 der Reiseverkehr endgültig eingestellt. Eine inoffizielle Abschiedsfahrt führte so viele Fahrgäste und Schaulustige nach Mügeln, wie sie die Bahn sonst selten hatte.

Foto: Albrecht

Bild 11 Der 6. Oktober 1974 brachte für viele Einwohner des Vogtlands ein besonderer Erlebnis. Auf der wohl schönsten sächsischen Schmalspurstrecke verkehrte ein Sonderzug von Schönheide Süd nach Rothenkirchen und zurück, gleich mit zwei Lokomotiven der Gattung IV K bespannt.

Foto: Finzel

14

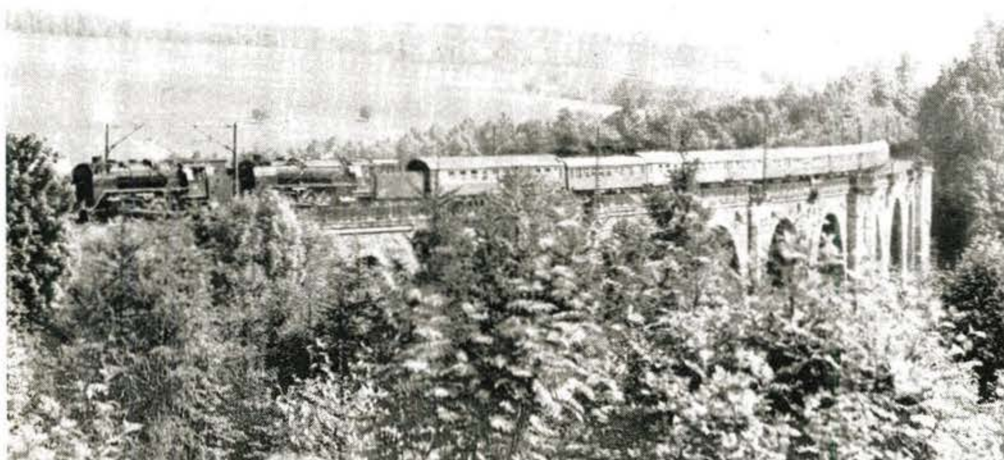
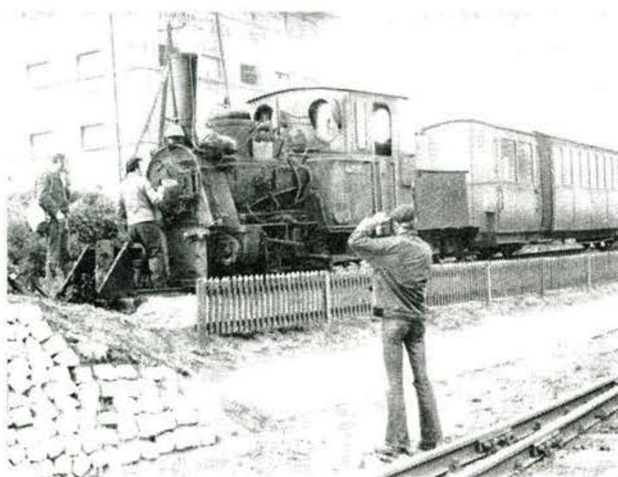
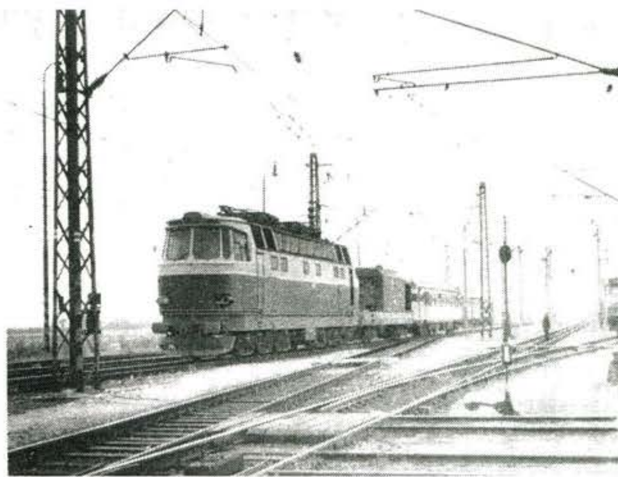


Bild 14 Von den Lokomotiven her anziehend sind stets auch die Sonderfahrten des Bezirksvorstands Dresden, zumal eine fotogene Landschaft in der Umgebung vorhanden ist. 1975 war die große Sonderzugfahrt anläßlich des Jubiläums der Chemnitz-Komotauer Eisenbahn in aller Munde. Hier gelang am 8. Juni 1975 eine Aufnahme mit den Lokomotiven 62 015 und 01 2050 auf dem Hetzdorfer Viadukt.

Foto: Böhme



15



16

Bild 15 Fotofreunde der Zentralen Arbeitsgemeinschaft 2/13 Cottbus statteten am 28. Mai 1975 dem entstehenden Museum der MPSB in Friedland einen Besuch ab:
Die Lokomotivnummer gehört dazu, und wenn's aus Kreide ist.
Foto: Rejke



17

Bild 16 Eisenbahnbetrieb, der nicht im Blickpunkt der Öffentlichkeit steht — Eisenbahnversuchsring Velim (ČSSR)! Am 23. August 1975 reisten Eisenbahnfreunde der ZAG Dresden dorthin. Wie auf dem Bild ersichtlich, konnten sie mehrere Fahrzeuge, die erprobt wurden, aufnehmen; so auch die Ellok der Reihe S 699.
Foto: Scholz

18

Bild 17 Der 3. Mai 1975 war nicht nur ein völlig verregneter Tag, sondern auch im Kalender vieler Cottbuser Eisenbahnfreunde rot angekreuzt. Die Rückfahrt bot eine damals schon seltene Bespannung: zwei Lokomotiven der BR 86. Mit der Lokomotive 50 3044 ging es aber vorerst über die interessante Bergstrecke Großpostwitz—Cunewalde nach Löbau.
Foto: Preuß

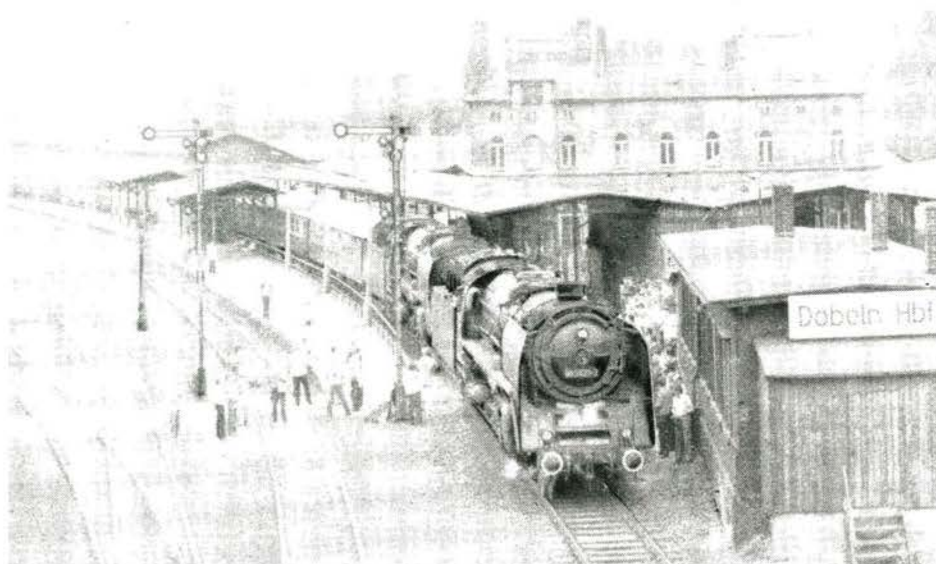


Bild 18 1976 waren wieder einmal zwei Schnellzuglokomotiven mit einem langen Sonderzug unterwegs: die 01 2120 und die 01 2204. Der Dresdner Bezirksvorstand hatte in Döbeln Hbf einen Fotohalt organisiert.
Was soll aber dort so dicht vor den Lokomotiven fotografiert werden? Tor- und Narrheiten, wie sie oft bei Sonderzugfahrten zu erleben sind.
Foto: Böhme

ULRICH SCHMIEDE, Badingen

Anregung zur Verwendung von PVC-hart im Modellbau

Im Werkunterricht der Allgemeinbildenden Polytechnischen Oberschule erwerben unsere Kinder auch erste Kenntnisse und Fertigkeiten in der Verarbeitung von PVC.
Wer einmal gesehen hat, welche Vielfalt verschiedener Gegenstände sich aus diesem Werkstoff herstellen läßt, wird als Modelleisenbahner und Bastler nach Wegen suchen, diese Möglichkeiten für seine Arbeiten nutzbar zu machen.
Das mechanische Tiefziehen von PVC bietet sich geradezu bei der Herstellung von Gehäusen für Diesellok- und Triebwagen-Modelle an. Besonders eignet es sich für die Serienproduktion von Fahrzeugen, also für Arbeitsgemeinschaften, weil sich dann der Aufwand für den Bau der Werkzeuge lohnt. Aber auch dort, wo das Gehäuse komplizierte Formen aufweist, die bei anderen Bauweisen erhebliche Schwierigkeiten bereiten z. B. die Baureihe 175 (ex. 18.16) — und wo darüber hinaus mindestens zwei gleiche Gehäuse entstehen sollen, lohnt sich der Bau der Vorrichtungen.
Die folgenden Hinweise beziehen auf die BR 175. Wir fertigen aus Hartholz einen Stempel in der Form des Gehäuseoberteils. Mit Hilfe eines Rundstahls (10 mm ∅) wird der Stempel in einer Vorrichtung befestigt (Bild 1), die eine genau senkrechte Bewegung ermöglicht (z. B. in einer Bohrmaschine). Dabei ist noch zu beachten, daß die Maße dieses Stempels später das Innenmaß des Gehäuses bestimmen, d. h. also, daß an die Materialstärke des verwendeten PVC gedacht werden muß!
Aus Sperrholz (mindestens 5 mm dick) wird nun der Grundriß des Gehäuses ausgearbeitet und so auf Leisten befestigt, daß der Stempel etwas tiefer eingeführt werden kann, als es die Höhe des Gehäuses erfordert (Bild 2).
Nun prüfen wir, ob im eingeführten Zustand um den Stempel herum für die Materialstärke genügend Zwischenraum verbleibt (Bild 3).
Beim Tiefziehen wird ein Faltenhalter benötigt. Dazu stellen wir Teil 2a nach dem Vorbild von Teil 2 her und verbinden beide Teile an einer Längsseite durch zwei feste Scharniere, wobei zwischen beiden Teilen so viel Platz bleiben muß, daß das zugeschittene Stück PVC sicher festgeklemmt wird, sobald der Faltenhalter nach unten gedrückt wird, was in einfachster Weise durch drei Leisten ermöglicht wird, die gemäß Bild 4 am Faltenhalter befestigt sind. In der Aussparung von Teil 2 sind die scharfen Kanten zu beseitigen, damit sich der PVC gut nach unten ziehen läßt. Die verbundenen Teil 2 und 2a befestigen wir unter dem eingespannten Stempel und prüfen durch Senken desselben, ob alle Teile gemäß Bild 3 ineinander passen.
Nach diesen Vorarbeiten kann das Tiefziehen beginnen. Das PVC wird auf 120...130 °C erwärmt. Dafür eignet sich

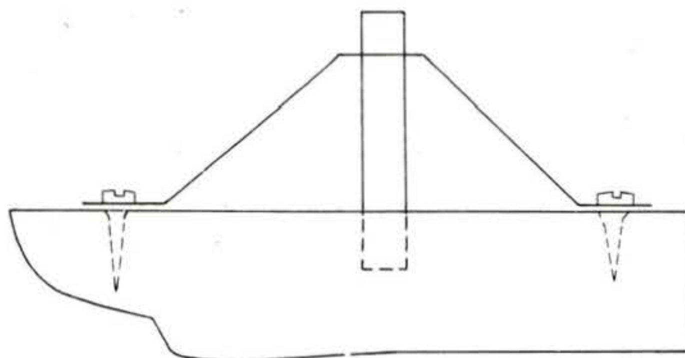


Bild 1

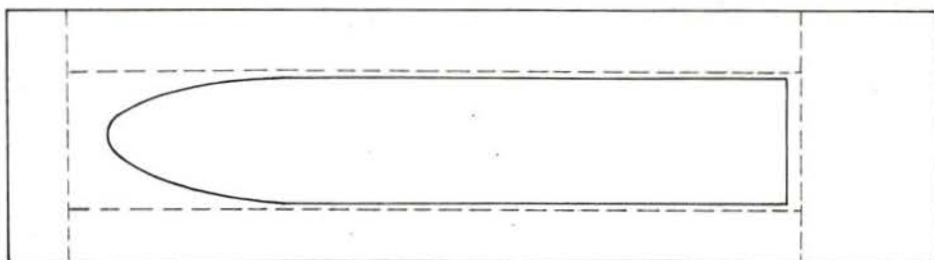


Bild 2 Teile 2 und 2a (2a ohne Leisten)

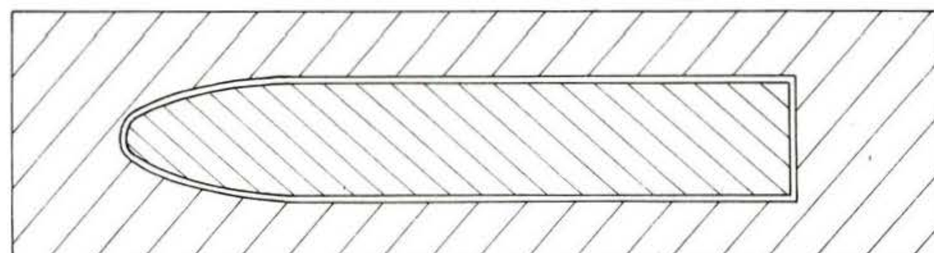


Bild 3

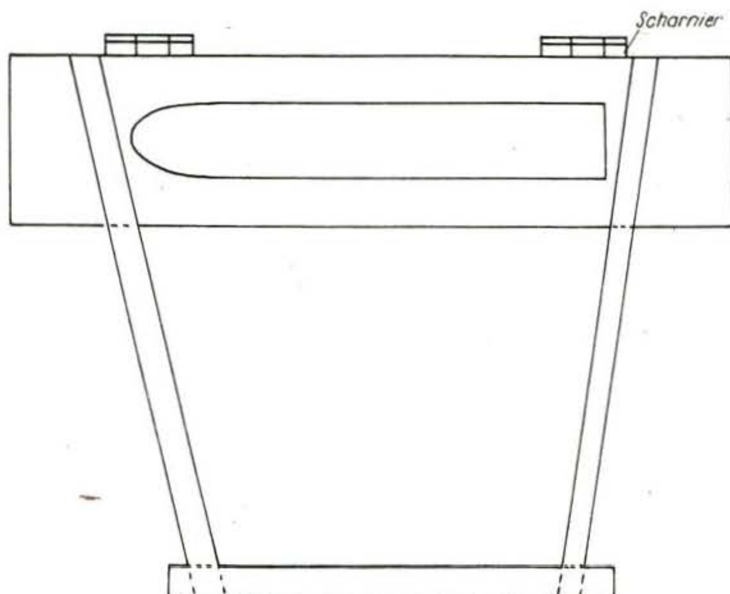


Bild 4

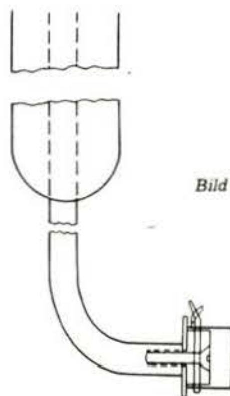




Bild 6 (Drahtschlaufe weggelassen)

Bild 5

Zeichnungen: Verfasser

ein hängend angebrachter Infrarotstrahler. Da eine Messung der Temperatur schlecht möglich ist, wird der richtige Zeitpunkt durch Probieren ermittelt. Sollte das Material Blasen bilden, war die Temperatur zu hoch oder die Zeit zu lang. Das erwärmte PVC wird schnell unter den Faltenhalter gebracht, festgeklemmt und nun zügig der Stempel gesenkt, bis er die gewünschte Tiefe erreicht hat. Nach 10 bis 30 Sekunden können wir das Ergebnis unseres ersten Versuchs begutachten. Sollte es noch nicht gelungen sein, wird der Rohling durch erneutes Erhitzen geglättet und noch einmal tiefgezogen.
Der Anfänger wird nach einigen Versuchen schnell die ersten Erfahrungen gesammelt haben und eventuelle Fehler an der Vorrichtung oder in der Handhabung erkennen, so daß er in kurzer Zeit zu guten Ergebnissen kommen kann.
Sollte der Faltenhalter das Material nicht fest genug halten, bekleben wir Teil 2 auf der Oberseite und Teil 2a auf der Unterseite mit Schleifpapier.
Nach Entfernen der überschüssigen Reste gehen wir nun an die Herstellung der Fensterdurchbrüche. Auch hier stellen wir uns zunächst ein Hilfsmittel her. Die Kupferspitze eines 60-Watt-Lötkolbens wird durch einen Rundstahl (besser Messing) ersetzt. Das freie Ende erhält eine Bohrung in die ein Gewinde M 3 eingebracht wird. Ein etwa 8 mm starkes Stück Messing wird entsprechend der Fensterform und -größe gefeilt und unter Zwischenlage einer etwas größeren Unterlegscheibe mittels M-3-Senkschraube am Lötkolben befestigt. Um dieses Messingstück herum legen wir einen Messingstreifen von 12-mm-Breite und befestigen ihn ganz einfach mit einer Drahtschlaufe (Bilder 5 und 6). So entsteht eine Ausstechform, die nach vorsichtigem Schärfen eingesetzt werden kann. Der Lötkolben wird angeheizt, und wir können auf PVC-Abfällen die ersten Probefenster ausstechen. Bei sauberer Arbeit ist an den Fensteröffnungen kaum Nacharbeit erforderlich. Die nächsten Versuche führen wir nun an einem (evtl. mißlungenen) Gehäuse durch, da sich das gezogene PVC etwas anders verhält als die nicht gedehnten Abfallstücke. Als sehr zweckmäßig hat sich erwiesen, beim Ausstechen den Stempel in das Gehäuse zu stecken. Dadurch liegt es fest auf dem Tisch, und die zu bearbeitende Seitenwand kann nicht verrutschen.
Die Gehäuseunterteile meines N-Modells habe ich aus Hartholz angefertigt, um den Motor und die Drehgestelle gut befestigen zu können. Der Antrieb erfolgt über eine Spiralfeder und Schneckengetriebe auf beide Achsen des zweiten Drehgestells, dessen Räder Haftbeläge aus 3-D-Kleber tragen. Die vier Wagen sind durch Spiralfedern kurzgekuppelt, ihr Abstand untereinander beträgt 5 mm.
Beim Erwärmen des PVC hat sich ein Blech (Alu-Kuchenblech) bewährt, das unter dem Strahler liegt, mit aufgeheizt wird und die Wärme auch von unten auf das PVC überträgt. Das Material wird dadurch schneller und gleichmäßiger verformbar. Als Material wurden Schreibunterlagen (handelsüblich) und PVC-Dachrinnen oder Reste davon verwendet.

Literatur

W. Schenke: „Wir basteln mit Plasten", Kinderbuchverlag Berlin Lehrbuch Werkunterricht Kl. 4 bis 6.

Unseren werten Lesern zur Kenntnis

Auszug

aus den Verfügungen und Mitteilungen des Ministeriums für Verkehrswesen Nr. 23/1973 (Juli 1977)

Betreff

Weisung über Film-, Foto- und Fernsehaufnahmen auf dem Gelände der Deutschen Reichsbahn

I. Grundsätze

1. Film-, Foto- und Fernsehaufnahmen von Objekten, Bahnanlagen und Fahrzeugen, die sich auf dem der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Gelände befinden, sind genehmigungspflichtig. Für Objekte, Bahnanlagen, Fahrzeuge im Grenzgebiet (z. B. Grenzbahnhöfe, Grenzübergangsstellen und Fähranlagen) ist darüber hinaus die Grenzordnung der Deutschen Demokratischen Republik anzuwenden.

2. Film-, Foto- und Fernsehaufnahmen von Truppen und Kampftechnik der Streitkräfte des Warschauer Vertrages auf dem Gelände der Deutschen Reichsbahn sowie militärischer Objekte von diesem Gelände aus bzw. aus Eisenbahnfahrzeugen sind untersagt.

II. Genehmigungen

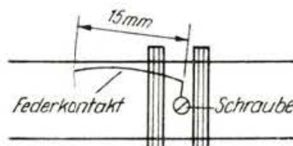
Die Pressestellen der Reichsbahndirektionen können Anträge zur Genehmigung von Film-, Foto- und Fernsehaufnahmen genehmigen für

— Foto- und Filmzirkel sowie für Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Einige Basteleien für den Feierabend

Zuverlässiger Schienenkontakt für die Nenngröße N

Eine Modellbahn-Anlage sollte von vornherein manuell, als auch halbautomatisch gesteuert werden, wobei die Weichenrückstellung mit Hilfe der Modell-Züge zu ermöglichen war. Daher bot sich der Einsatz einer durchgehenden Nulleiter-Schiene mit Schaltkontakten geradezu an. Bekannte Methoden (Kontaktblech, herausgetrennte Schienenstücke, Zwangsschiene usw.) wurden erprobt jedoch alle wieder verworfen. Deshalb baute ich einen Federkontakt aus 0,4 mm-Federstahldraht. Dieser Kontakt wird dann zwischen den



Schienen mittels einer Schhraube befestigt (siehe Skizze), wobei dem durchlaufenden Rad ein nur geringer Widerstand entgegengebracht wird, aber immer ein guter Kontakt gewährleistet ist. Auf der eingangs erwähnten Anlage wurden die Federkontakte auf Steigungen, in der Geraden und im gebogenen Gleis eingebaut und funktionieren zur vollen Zufriedenheit.

Claus Reinhard (DMV), Dresden

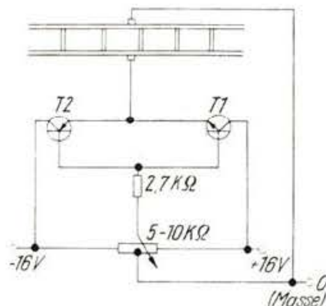
Einschottern von N-Gleisen — leicht gemacht!

Viele Modelleisenbahner legen, beim Aufbau ihrer Anlagen, besonders großen Wert auf die Geländegestaltung. Dies ist in den letzten Jahren durch ein Sortiment entsprechender Gelände- und Schottermatten erleichtert worden, wobei aber das Verlegen der Gleise auf den Schottermatten noch nicht das gewünschte realistische Aussehen ergibt. Deshalb machte ich mir Gedanken und entwickelte schließlich folgende Verfahrensweise: Glasklares, selbst klebendes „Carma“-Klebeband (1 Rolle = 10 m) von 25-mm-Breite wird auf die Unterseite (Schwellen), entsprechend der Gleisstücklänge, des Schwellenbandes geklebt. Danach wird das Gleisstück umgedreht und mit dunkelbraunem Streumehl bestreut. Das am Klebeband haftende Streumehl muß fest angedrückt werden. Nach dem Abklopfen des überschüssigen Streumehls verbleibt noch genügend zwischen den Schienen. Das Gleisstück ist nun fertig „eingeschottert“ und kann so auf der Anlage befestigt werden. Mit Hilfe dieser Methode lassen sich auch Gleisbögen und Weichen ohne große Schwierigkeiten „einschottern“ und sie kann selbstverständlich auch für die Nenngrößen H0 und TT verwendet werden. Auch bei einer eventuellen Veränderung der Gleisanlage bleiben umfangreiche Arbeiten erspart, denn das Klebeband bleibt mit dem Gleismaterial fest verbunden. Somit ist es ohne Leim, Staubsauger und mit wenig Mühe möglich, einer Modelleisenbahn-Anlage ein realistisches Aussehen zu verleihen.

Wolfgang Kohlsche (DMV), Weißenfels

Anregung für Elektronikbastler — Kontaktlose Vor- und Rückwärtssteuerung

Meine Modellbahnanlage sollte in beiden Richtungen kontaktlos steuerbar sein und bei Richtungswechsel die mechanische Polaritätsumschaltung entfallen. Daraufhin wurde von mir die abgebildete Schaltung entwickelt, aufgebaut und mit Erfolg erprobt.
Als Steuerelement wird ein Flachbahnregler (5 oder 10 Kilo-Ohm) mit Mittelanzapfung, die bereits vorgesehen ist, verwendet. Der Regler erhält den Fahrstrom über zwei Transistoren unterschiedlicher Leistung. Geeignet hierfür ist z. B. das Komplementär-Paar AD 161/162, wobei sich aber auch andere Transistoren mit entsprechender Verlustleistung verwenden lassen. Ausschlaggebend ist natürlich, ob eine oder mehrere Modellbahnen betrieben werden sollen.
Zur Funktion: In Mittelstellung des Reglers sind beide Transistoren gesperrt und das Gleis ist stromlos. Wird nun der Regler z. B. in Richtung „+16 V“ geschoben, steuert der npn-Transistor durch. Der entsprechende Strom fließt dann über die Kollektor-Emitter-Strecke von T 1 und den Motor des Modells nach Masse (0). Wird der Regler in entgegengesetzter Richtung betätigt, steuert T 2 durch und der

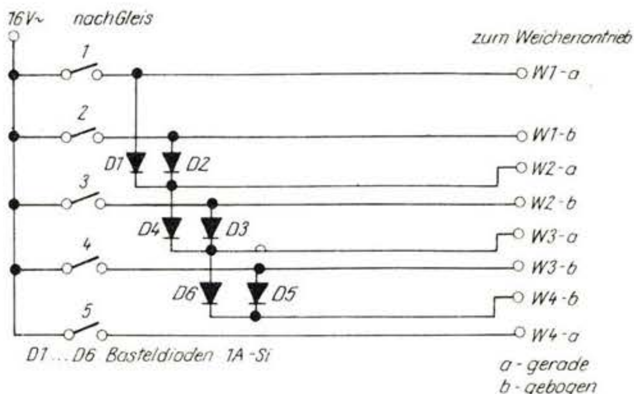


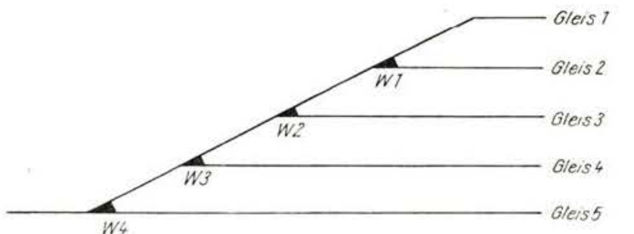
Strom fließt durch den Modellbahnmotor in umgekehrter Richtung.
Nachteilig wirkt sich bei dieser Schaltanordnung aus, daß zwei Gleichspannungen von jeweils 16 V benötigt werden.

Ingolf Becker, Schwaan

Fahrstraßensteuerung mit Dioden

Aufgabe der entwickelten Schaltung ist die Vereinfachung des Schaltungsaufwands beim Stellen von Gleisharfenweichen. Durch die Verringerung der Schalteranzahl wird die Übersichtlichkeit auf dem Schaltpult verbessert.
Die Schaltung soll anhand einer Gleisharfe mit vier Weichen erläutert werden. Die Weichen werden nicht einzeln, sondern in Gruppen entsprechend dem zu befahrenden Gleis bedient.
Soll z. B. ein Zug nach Gleis 2 fahren, so müssen die Weichen wie folgt





gestellt werden: W1-b, W2-a, W3-a und W4-b (a = gerader Strang und b = gebogener Strang). Nach Betätigen der Taste „nach Gleis 2“ wird die Spule b der Weiche 1 mit Schaltstrom versorgt. Über D2 gelangt eine Halbwelle zur Spule a von W2. Von dort aus fließt der Strom über D4 und D6 zu den noch zu stellenden Weichen W3-a und W4-b.
Die Schaltung wurde mit TT-Weichen erprobt und funktioniert einwandfrei.

Frank Arendholz, Königs Wusterhausen

HEIDEMARIE WINKELMANN/Ing. KLAUS WINKELMANN, Zwickau Sa.

Mit dem „Tourex" nach Varna (1)

Gewiß ruft das Lesen der Überschrift bei vielen Eisenbahnfreunden und Touristen erlebnisreiche und interessante Erinnerungen hervor. Der nachfolgende Beitrag soll keinesfalls eine reine Reisebeschreibung sein. Unser Anliegen ist es, neben dem Reiseverlauf auch die technischen und organisatorischen Zusammenhänge einer „Tourex-Reise" zu schildern. Auf Grund der vielfältigen Erlebnisse und Eindrücke ist dies nicht schwer. Ausgangspunkt einer solchen Reise ist der Bahnhof Dresden-Altstadt. Schon beim Betreten der Bahnsteige fällt der „Tourex"-Zug besonders auf. Es ist nicht alltäglich, daß man einen kompletten Zug mit roter Farbgebung antrifft, bei dem auch noch jeder Wagen die Aufschrift „Mitropa" trägt.

Durch die Reiseleiter wurden den Touristen die entsprechenden Abteile zugewiesen. Nachdem wir uns eingerichtet hatten, fanden wir endlich Zeit, uns mit den Gegebenheiten im Zug etwas näher vertraut zu machen. Hierbei stellten wir fest, daß noch zwei beladene Autoreisezug-Einheiten LeLear durch eine BR 106 dem Zug beigestellt wurden. Diese Doppelstock-Autotransportwagen wurden im Bahnhof Dresden-Neustadt beladen, da hier die dafür notwendigen Be- und Entladerampen vorhanden sind. Seit 1972 führt der „Tourex" auch diese Autoreisezugwagen mit und fand somit einen neuen Kundenkreis. Viele Autotouristen begrüßen diese Möglichkeit der kombinierten Eisenbahn-Auto-Reise, da sie am Urlaubsort nicht auf ihr Auto zu verzichten brauchen. Die Autoreisezugwagen sind mit der Beschriftung „Auto im Reisezug" versehen.

Kurze Zeit später wurde dann eine Dampflok der BR 03 an unseren Zug gesetzt. Aber bis zur Abfahrt hatten wir noch etwas Zeit. Diese nutzten wir, um mehr über den „Tourex" zu erfahren. Das stets freundliche Zugpersonal ist immer bereit, anstehende Fragen exakt zu beantworten.

Hierbei vernahmen wir auch, was „Tourex" eigentlich bedeutet. Es ist die Abkürzung für „Touristenexpreß". Die Entstehungsgeschichte des „Tourex" geht bis auf das Jahr 1961 zurück. Auf der IV. Zentralen Konferenz junger Eisenbahner in Magdeburg im März 1961 wurden die Idee „Tourex" viel diskutiert und konkrete Beschlüsse gefaßt. Bei dieser Gelegenheit versicherten Funktionäre von Partei und Regierung die volle Unterstützung hinsichtlich der Realisierung dieses großartigen Projekts junger Eisenbahner. Die Finanzierung sollte über das Konto „Junger Sozialisten" erfolgen. Hierfür waren ungefähr 3 Millionen Mark notwendig. Die jungen Eisenbahner hatten zuvor schon oftmals zu besonderen Anlässen in der DDR ihre Betriebsverbundenheit bewiesen (z. B. „Expreß Junger Sozialisten") und waren deshalb sofort begeistert, einen hochmodernen Zug für die Erholung unserer Bevölkerung zu bauen. Der Minister für Verkehrswesen führte damals u. a. aus: „Dieser Zug wird aus 13 modern eingerichteten Wagen bestehen... In einem Klubwagen, zwei Speisewagen, acht Schlafwagen sowie Versorgungs- und Gepäckwagen werden jeweils 248 Personen bei bester Betreuung die Möglichkeit haben, Ferienreisen durchzuführen... Aber jetzt muß erst einmal gebaut werden. Dazu ist die Hilfe aller jungen Eisenbahner erforderlich".



Bild 1 Der „Tourex" steht im Bahnhof Dresden-Altstadt zur Abfahrt bereit

Am 29. März 1963 war das Ziel erreicht. Die Deutsche Reichsbahn konnte den „Tourex" erstmalig einsetzen. Die aktivsten 200 jungen Eisenbahner, die durch ihren vorbildlichen Einsatz bei der Entstehung des „Tourex" mitwirkten, waren die ersten Fahrgäste, die in die ČSSR fuhren.

Bis vor mehreren Jahren hatte der „Tourex" noch folgende Zugbildung: 7 Schlaf-, 3 Liege-, 2 Speise-, 1 Vorrats- und 1 kombinierten Gepäck- und Schlafwagen.

In der Zwischenzeit wurde auch diese Zusammensetzung verändert, so daß nun der Zug aus 12 Schlafwagen WLABm, 2 Speisewagen WRm und 1 Versorgungswagen SRm besteht. Diese Wagen sind Spezialausführungen und zählen im weiteren Sinne zur Einheitsbauart (vierachsiger Einheitsreisezugwagen), da sie praktisch nur in zweckgebundener Ausstattung und mit zusätzlicher Ausrüstung versehen sind. Somit ist der Zug ohne Lokomotive und ohne Autotransportwagen in der genannten Zusammenstellung schon etwa 370 Meter lang.

Gegen 13.30 Uhr erhielt unser Zug freie Fahrt. Die BR 03 ließ ihre Pferdestärken spielen und brachte den Zug rasch auf Geschwindigkeit. Bei bester Laune und freudiger Urlaubsstimmung verließen wir Dresden in Richtung Staatsgrenze zur ČSSR. Hierbei begleitete uns die Elbe auf der linken Seite. Zwischen Pirna und Bad Schandau boten uns reizvolle Aussichten der Sächsischen Schweiz beiderseitig der Elbe mit Königstein und Lilienstein, den Kurorten Rathen und Wehlen und der hochgelegenen Bastei einen kleinen Urlaubsvorgeschmack. Die typischen Dampflokgeräusche unserer 03 kamen hier im Elbtal erst richtig zur Geltung. Es sei aber noch erwähnt, daß in den meisten Fällen der „Tourex" bis zum Bahnhof Dečin von einer Diesellok BR 118 gezogen wird.

Im Grenzbahnhof Dečin herrschte ein reger Betrieb. Hier bekam unser Zug eine Skoda-Ellok (Farbgebung: hellgrün/dunkelgrün), Stromsystem 3-kV-Gleichstrom, als Zuglok vorgespannt. Die Strecke verläuft dann über Melnik bis Kolin. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, daß Melnik das Zentrum des böhmischen Weinbaus ist und am Zusammenfluß von Elbe und Moldau liegt.

Ab Kolin gibt es auf dem Gebiet der ČSSR zwei Streckenverläufe. Diese sind:

Variante 1: Kolin—Česka Trebová—Puchov—Trencin—Nitra—N. Zámky

Variante 2: Kolin—Havlickuv Brod—Brno—Breclav—Bratislava—N. Zámky

Unser Zug befuhr die Streckenvariante 2. Somit machte sich ab Kutná Hora auf Grund eines anderen Stromsystems ein



Bild 2 Der „Tourex" kurz nach Verlassen des Bf Děčín (ČSSR), gezogen von einer Škoda-Ellok

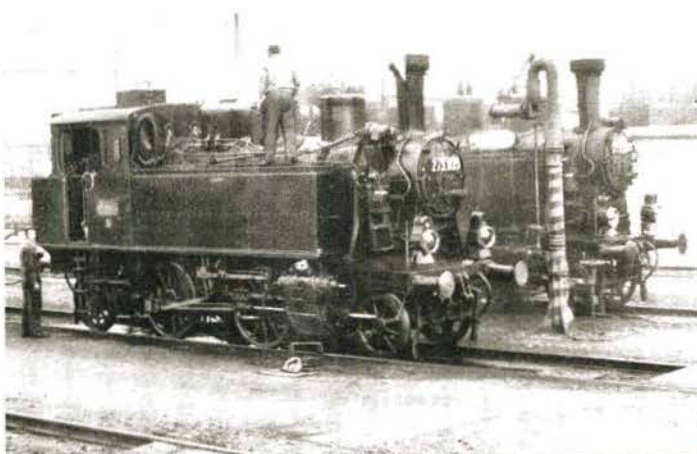


Bild 3 Zwei Oldtimer-Dampfloks (275.029 und 275.064) im Bf Püspökladány (Ungarische VR)



Bild 4 Ein Personenzug mit der Ellok V 43.1137 kurz vor der Einfahrt in den Bf Püspökladány (Ungarische VR)

Fotos: Klaus Winkelmann, Zwickau

erneuter Lokwechsel erforderlich. Nun bekam der „Tourex" eine Škoda-Ellok (Farbgebung: hellrot/dunkelrot) für das Stromsystem 25 kV/50 Hz. Hierzu ist auszuführen, daß die ČSD 1974 eine Zweisystem-Lokomotive für langfristigen Probeeinsatz in Betrieb genommen hat, die von den Škoda-Werken in Plzén entwickelt wurde. Damit ist es dann möglich, Züge ohne nennenswerten Zwischenhalt auf das jeweils andere Stromsysteme überwechseln zu lassen.

Gegen 21.45 Uhr verließen wir den Bahnhof Brno. Bis dorthin hatte der „Tourex" etwa 410 km zurückgelegt. Nun wurde es langsam Zeit, daß durch den Schlafwagenschaffner die Abteile für die Nachtruhe umgebaut wurden. Grundsätzlich ist dazu zu sagen, daß sich in jedem Abteil eines „Tourex"-Schlafwagens drei Betten befinden, die übereinander angebracht sind. Tagsüber werden die fertig bezogenen Wandklappbetten in die Abteilwand eingelassen. Dadurch werden drei Sessel frei, so daß ein modernes Tagesabteil entsteht. Jedes Abteil hat eine eigene Waschmöglichkeit. Die Abteiltrennwand zwischen zwei benachbarten Abteilen ist als Falttür ausgebildet und kann auf Wunsch geöffnet werden, so daß sich ein bequemes Großabteil für sechs Personen ergibt. In jedem Abteil ist über dem Seitengang (vom Abteil aus zugänglich) Raum für die Unterbringung des Reisegepäcks. Über dem Fenster befindet sich eine feste Gepäckraufe für einen Reisekoffer. Gewünschte Umstellungen im Abteil nimmt der Schlafwagenschaffner vor. Die Temperatur in den Wagen (Ölheizung) wird mit Hilfe eines Thermostats automatisch auf einem konstanten Wert gehalten. Umformer in allen Wagen versorgen das elektrische Bordnetz mit 220 Volt, so daß handelsübliche elektrische Gerät, wie ein Rasierapparat, benutzt werden können.

Beim Erwachen am nächsten Tag verließ unser „Tourex" gerade die ungarische Donaumetropole Budapest. Vor uns bereitete sich die große Ungarische Tiefebene, das Alföld, aus. Sie erstreckt sich von der tschechoslowakischen bis hin zur rumänischen Grenze. Während dieser Fahrt sahen wir ein ziemlich einheitliches Landschaftsbild. Die Puszta-Ebene erscheint als endlose Weite. Kärglich mit Rasen bewachsene ebene Flächen und Sandhügel wechseln mit Getreide- und Maisfeldern. Dazwischen rücken ab und zu kleine weiß getünchte Gehöfte ins Blickfeld. Vor diesen stehen Ziehbrunnen, um die sich oft Rinder-, Schweine- und Pferdeherden scharen.

Bis Püspökladány wurde unser Zug dann von einer B'B'-Ellok der Reihe V 43 gezogen. Anschließend erfolgte wiederum Lokwechsel. Es kam nun eine Diesellok M 62—050 bis zum Grenzbahnhof Biharkeresztes zum Einsatz.

Fortsetzung folgt

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 9/1975 beachten!

AG 2/4 „Helmut Scholz" Ostritz, Krs. Görlitz

Vom 15.—23. Oktober 1977 findet im Kulturhaus „Karl Marx" in Görlitz die XI. Modelleisenbahn-Ausstellung statt. Öffnungszeiten: Eröffnung 15. Oktober 14.00 Uhr; Sa/So 10—18 Uhr, Mo-Fr. 15—19 Uhr.

AG 6/25Thalheim

Am 19. September 1977, 18.30 Uhr, in Wolfen — Haus der Jugend — Lichtbildervortrag mit dem Thema: „Dampflokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn"

AG 7/36 „Straßenbahn" Magdeburg

Ab September finden wieder jeden 1. Mittwoch im Monat, 18.00 Uhr, Clubabende mit Diavorträgen im Verwaltungsgebäude der Magdeburger Verkehrsbetriebe, Raum 434, statt. Gäste sind willkommen.

Aufruf zum 12. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" 1978

Die Jugendkommission des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV) ruft in Übereinstimmung mit der Leitung der Pionierorganisation „Ernst Thälmann" und dem Ministerium für Volksbildung alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner", „Junger Modelleisenbahner", die Kinder- und Jugendgruppen unseres Verbandes und die Brigaden an den Pioniereisenbahnen zur Teilnahme am 12. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" auf.
Im Jahr 1977 feiern alle fortschrittlichen Menschen den 60. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution. Wir würdigen mit der Vorbereitung dieses bedeutungsvollen Gedenktages den heldenmütigen Kampf der Kommunisten in aller Welt unter Führung der Kommunistischen Partei der Sowjetunion für ein Leben in Frieden, Freiheit und eine glückliche Zukunft.
Es ist eine schöne Tradition, daß wir solche Höhepunkte mit Ideenreichtum und Schöpferkraft vorbereiten und unsere Arbeit in den Arbeitsgemeinschaften im Zeichen der Gestaltung dieses Festtages organisieren.
Leitmotiv für unsere Arbeit ist die Erfüllung des Pionier- und FDJ-Auftrages — Pionierstafette „Roter Oktober". Geht auf „Kurs 80 — bei Euch zu Hause"!
Untersucht dabei, wie im Verkehrswesen Eures Heimatbezirkes das Programm des IX. Parteitages in allen Teilen Schritt für Schritt verwirklicht wird.
Gestaltet diese Entdeckungen in Chroniken, Modellen, Dioramen. Entwickelt Vorschläge, wie die Ziele des Fünfjahrplanes noch besser und schneller erreicht werden können und legt sie den zuständigen Leitern und den Arbeitskollektiven zur Diskussion vor!
Gestaltet bzw. veranschaulicht die kühnen Vorhaben der sozialistischen ökonomischen Integration auf dem Gebiet des Verkehrswesens. Dokumentiert die Bedeutung dieser Gemeinschaftsarbeit für die Steigerung der Arbeitsproduktivität.
Macht Euch mit dem Leben Wladimir Iljitsch Lenins bekannt! Studiert, welche Bedeutung die Eisenbahn im Leben des Genossen Lenin hatte, und gestaltet Eure Erkenntnisse in Wandzeitungen und Bilddokumentationen.
Über die Ergebnisse bei der Realisierung des Pionier- und FDJ-Auftrages wird zum Spezialistentreffen Rechenschaft abgelegt und über die dabei gemachten Erfahrungen berichtet.
Durch Eure aktive Teilnahme am Spezialistentreffen tragt Ihr dazu bei, daß dieses Treffen zu einem großen Erfahrungsaustausch werden kann.
Durch die Jugendkommission des DMV sind dazu folgende Regeln erlassen worden:

1. Das Spezialistentreffen findet in zwei Ebenen statt: auf Bezirksebene an einem Tag in den Frühjahrsferien im Mai 1978. Als Bezirk wird das territoriale Gebiet **einer Reichsbahndirektion** betrachtet, auf Republiksebene in zwei Tagen in der Zeit der Herbstferien im Oktober 1978 im Reichsbahndirektionsbezirk Halle.
2. Teilnahmeberechtigt sind alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" an den Schulen, Stationen „Junger Naturforscher und Techniker", den Häusern der Jungen Pioniere und den Pioniereisenbahnen, unabhängig von ihrer Mitgliedschaft im DMV, und die Kinder- und Jugendgruppen des DMV.
3. Die Bewertung erfolgt getrennt nach den Altersgruppen 10—14 Jahre und 15—18 Jahre. Eine Mannschaft wird durch 3—5 Thälmannpioniere, FDJler oder Schüler vertreten.
4. Teilnahmemeldungen müssen bis zum 31. Januar 1978 bei den zuständigen Bezirksvorständen des DMV abgegeben werden, die die Mannschaften zum Tag des Spezialistentreffens einladen. Die Teilnahmemeldungen müssen enthalten:

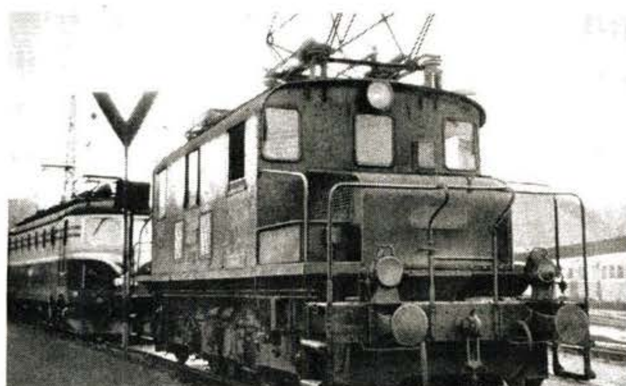
Name der Arbeitsgemeinschaft, Altersgruppe (10—14 oder 15—18 Jahre), Art und Bezeichnung des Exponates, Angaben zum Platzbedarf und Stromanschluß (soweit erforderlich).
5. Es können folgende Exponate eingereicht werden: Modelle, Modellanlagenbau, Modellbautechnologien, elektrotechnische Schaltungen mit Industriematerial, elektrotechnische Schaltungen und Funktionsmodelle; Dokumentationen, Sammlungen, Forschungsaufträge zur Geschichte der DR und des Klassenkampfes der Eisenbahner; Neuererleistungen für die Deutsche Reichsbahn, die Pioniereisenbahnen oder den DMV.
6. Die Bewertung der Exponate erfolgt im Rahmen einer öffentlichen Verteidigung anläßlich der Spezialistentreffen durch eine Jury.
Der Jury gehören an: Vertreter des Bereiches Volksbildung, der Pionierorganisation „Ernst Thälmann", der Deutschen Reichsbahn, Pioniere, FDJler und Schüler der teilnehmenden Mannschaften, Mitglieder der Jugendkommission des Bezirkes bzw. des Präsidiums. Sie wird geleitet von dem Vorsitzenden bzw. einem Vertreter der Jugendkommission des DMV.
Bewertungskriterien sind: Meßbarer Nachweis der Erfüllung des Pionier- und FDJ-Auftrages, Grad der Verallgemeinerungsfähigkeit bzw. der Möglichkeit der Nachnutzung der Ideen und Verfahren, Nachweis des geistigen Erfassens des Exponats und der damit verbundenen Selbständigkeit der Erarbeitung des Exponats, Originalität des Exponats. Die Entscheidung der Jury ist endgültig.
7. Die Jury vergibt als Anerkennung für die besten Exponate Diplome und Ehrenpreise. Jeder Teilnehmer und jede teilnehmende Mannschaft erhält eine Teilnehmerurkunde.
8. Die auf den Bezirkstreffen mit dem Diplom des Vorsitzenden des Bezirksvorstandes ausgezeichneten Mannschaften erhalten gleichzeitig eine Delegierung zum Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner".
Jugendkommission des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



1

Museumslokomotiven in der ČSSR

Auch in der ČSSR ist in den letzten Jahren der Traktionswechsel mit Riesenschritten vorangegangen. So ist es nicht verwunderlich, wenn es auch bei unserem Nachbarn Bemühungen gibt, Dampflokomotiven und andere bedeutende Schienfahrzeuge als Zeugen einer geschichtlichen Entwicklung zu erhalten.
Im Nationalen Technischen Museum zu Prag sind eine Reihe sehenswerter Fahrzeuge, zum Teil aus der Anfangszeit der Eisenbahn, ausgestellt. Dieses Museum leidet aber unter akutem Platzmangel, so daß mehrere Fahrzeuge in einer Remise in Čelakovice abgestellt und andere wiederum im Technischen Museum Brno aufbewahrt werden müssen. Daneben gibt es Lokomotiven, deren betriebsfähige Erhaltung vorgesehen ist. Wie bei der Lokomotive der Reihe 387, die des öfteren zu Filmaufnahmen oder Jubiläumsfahrten herangezogen wurde, ist die Aufbewahrung solcher Fahrzeuge auch in den Bahnbetriebswerken (Depot) vorgesehen.



2

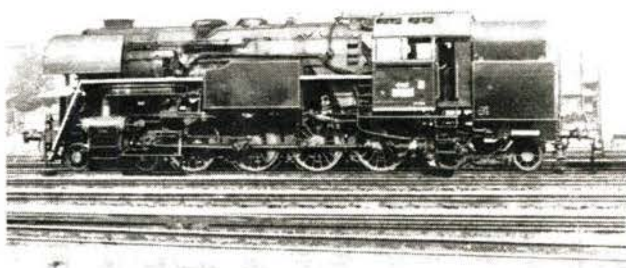
Die Eisenbahner der Bahnbetriebswerke haben in mehreren Fällen Lokomotiven, die historisch aussehen oder die viele Jahre lang in ihrem Depot stationiert waren, aufgearbeitet und als Denkmal aufgestellt. Leider tragen sie nicht immer die richtige Betriebsnummer; auch ist nicht endgültig bestimmt, ob diese Fahrzeuge erhalten bleiben. Darüberhinaus existiert eine Vielzahl von Lokomotiven, die von der Verschrottung zurückgestellt sind, über deren Erhaltung als Museumsfahrzeug aber amtlicherseits noch nichts feststeht. Hierbei sind nicht nur museale, sondern auch ökonomische Erwägungen zu berücksichtigen.

Fotografen seien darauf hingewiesen, daß die Denkmalslokomotiven meist auf dem Gelände eines Bahnbetriebswerkes stehen, wo das Fotografieren ohne Genehmigung nicht erlaubt ist. Die Erlaubnis ist vorher bei einem leitenden Eisenbahner einzuholen.

Die Fahrzeuge im Museum in Prag können wegen der Beengtheit in der Ausstellungshalle nur mit Schwierigkeiten fotografiert werden, wogegen bei den Lokomotiven, die auf dem Hof abgestellt sind, ein Schnappschuß über den Zaun möglich ist.

Auf alle Fälle zeigt schon die Aufstellung der amtlich feststehenden Museumsfahrzeuge, daß in der ČSSR noch so manch lohnendes Eisenbahnmotiv zu beschauen und zu fotografieren ist.

E. P.



3

4

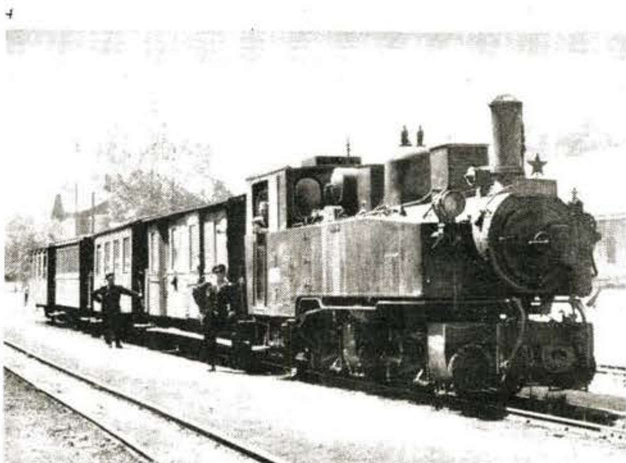
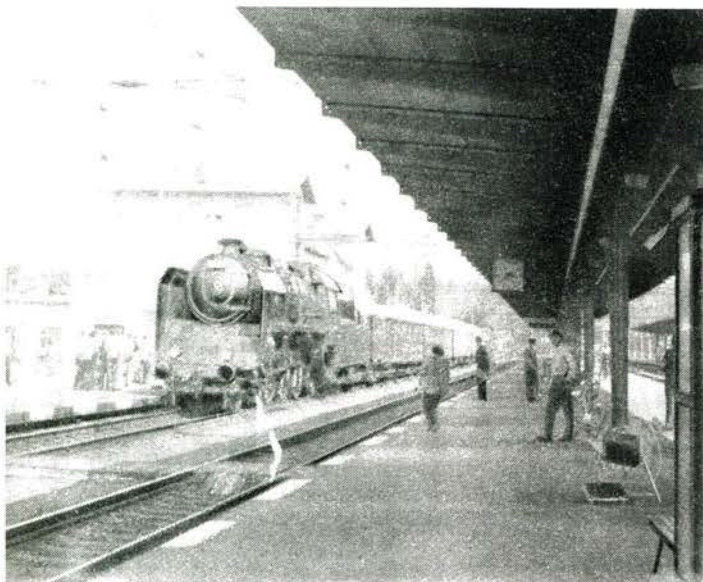


Bild 1 Museumslokomotive 378.043 in Ceske Velenice

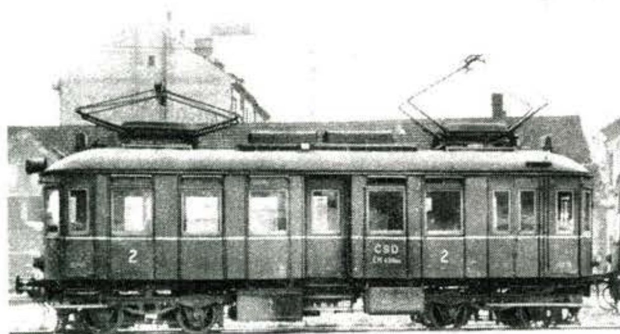
Bild 2 Auch Elloks gehören zum Museumsbestand; hier die E 436.004 in Prag

Bild 3 Museumslokomotive 464.202 hier in Olomouc

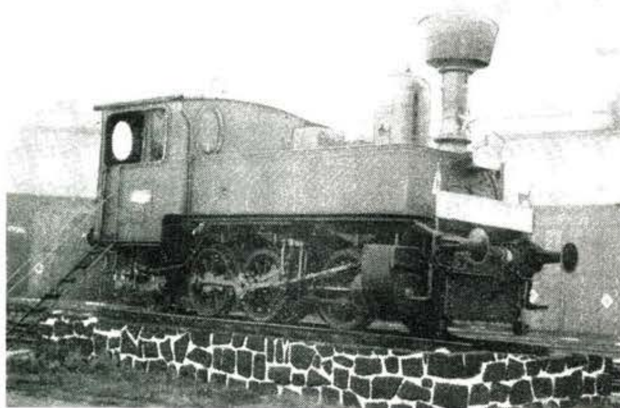
Bild 4 Die U 47.001 beim Betriebseinsatz 1960 in Jindrichův Hradec



5



6



7

Bild 5 *Museumslokomotive 387.043 mit Sonderzug im Bf Praha-Vršovice*

Bild 6 *Museumsfahrzeug EM 400.003 in Tabor*

Bild 7 *Die 310.001 im Depot Olomouc als Denkmalslok*

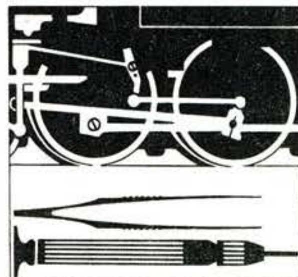
Fotos: Vančura (2), Kaplický5(1), Dr. Lutrýn (1), Dietzel (1), Meyer (1), Verfasser (1)

Tabelle Amtlich zu Museums- und Denkmalsfahrzeugen erklärte Lokomotiven in der ČSSR (Stand: Dezember 1975)

Betriebsnummer	Baufirma, F.-Nr./Baujahr	Standort	Bemerkungen
210.901	StEG 3201/05	TM Brno	ex LBAL Nr. 1
252.008	WrN 2586/81	NTM Praha	ex kkStB 301.09
300.619	Flor 1633/05	NTM Praha	ex BEB Ia Nr. 419
310.001	WrN 2782/83	Bw Olomouc	Denkmal, falsche Nr., ex kkStB 97.02
310.006	WrN 2371/79	Bf Hradec Kralove	vorübergehend Denkmal, falsche Nr., ex kkStB 97.20
310.043	WrN 4043/93	Bf Čierna n. Tisou	vorübergehend Denkmal, falsche Nr., ex kkStB 97.126
310.076	WrN 3756/94	Bf Česke Budějovice	Denkmal, endgültige Aufbewährung noch nicht bestimmt, ex kkStB 97.76
310.072	KrLi 4093/99	Bw Plzeň	vorübergend Denkmal, ex kkStB 97.161
310.093	BMMF 63/01	NTM Praha	noch in der Zuckerfabrik Trenc. Tepla in Betrieb
310.0118	BMMF 108/03	NTM Praha	ex kkStB 97.227
310.513	Bp 497/93	Bw Vrutky	vorübergehend Denkmal, ex KSOD XII Nr. 533
310.922		Bw Česka Třebová	betriebsfähig, ex WB, falsche Nr.
313.432	BMMF 129/04	Bw Ostrava	Vorübergehend Denkmal, ex KFNB
321.101	Sigl 634/68	Bw Trnava	vorübergehend Denkmal, ex KSOD IIIa Nr. 101
322.302	Hart 424/70	NTM Praha	ex ATE IIIa Nr. 18
324.391	StEG 3527/08	NTM Praha	ex BEB IIIa Nr. 272
365.024	CM 928/23	NTM Praha	
375.007	CM 390/11	NTM Praha	ex kkStB 310.22
387.043	Ško 847/37	Bw Česke Velenice	vorübergehend hier stationiert, betriebsfähig
403.303	StEG 1619/80	Bw Nyburk	vorübergehend Denkmal, falsche Nr., ex kkStB 378.03
411.019	WrN 1739/73	NTM Praha	ex kkStB 171.19
414.096	StEG 3282/06	Bw Česke Velenice	ex kkStB 73.368, vorübergehend dort
414.404	StEG 2416/94	NTM Praha	ex 175.04
431.014	Flor 16084/44	Bf Zvolen	falsche Nr., Panzerzugdenkmal
464.202	Ško 3378/55	Bw Olomouc	vorübergehend dort, betriebsfähig
498.014	Ško 1719/48	Bw Plzeň	vorübergehend dort, betriebsfähig
498.106	Ško 3057/55	Bw Nove Zámly	vorübergehend dort, betriebsfähig
524.102	CM 659/18	NTM Praha	ex BEB Va Nr. 502
U 36.003	Hag 174/84	Bw Spisska Nova Ves	vorübergehend Denkmal
U 37.008	KrLi 4184/99	Bw Růžomberok	vorübergehend Denkmal, falsche Nr.
U 47.001	He 7940/07	NTM Praha	ex kkHB Nr. 391
M 131.101		Bw Letchrad	noch im Dienst
EM 400.003	Rgf 1903	NTM Praha	
E 423.001	Adam 48/27	NTM Praha	
E 436.004	ČKD 1080/27	NTM Praha	
E 225.001	Kříž. 1/05	Bw Praha stred	vorübergehend Denkmal
„Gondkulak"	ČKD 1441/28	Bw Žilina	vorübergehend Denkmal, ex Zákamenné-Waldbahn
U 17.548	ČKD 2611/48	Waldbahn Viglaš	falsche Nr., vorübergehend dort, betriebsfähig
U 46.901	Bp 5277/42	Bw Brezno	vorübergehend Denkmal, ex Hronec-Waldbahn
U 34.901II	Bp 2282/09	TM Brno	
GKB 56.3255		NTM Praha	im Austausch von GKB
M 124.001	Kom/Rgf	NTM Praha	ex kkStB 1.002
KND 6		NTM Praha	
„Caroline"		TM Brno	Dampfstraßenbahn

KLAUS MÜLLER (DMV), Leipzig

Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (16)



6.1.2. Diesellokomotive BR 110 in H0

Das robuste, leistungsfähige Triebfahrzeugmodell des VEB EBM Zwickau hat wie das Vorbild einige Teile, z. B. Motor, Radsätze und Antriebsteile, mit dem Modell BR 118 gemeinsam. Ein zweiteiliger Blechrahmen, von der sogenannten Motorwanne zusammengehalten, trägt den Motor, die Drehgestelle und die Lampenhalter. Der Entstörsatz auf dem Motor hält mit einer Schraube die Dachplatte, welche ihrerseits das Oberteil mit den Gewichten auf dem Grundrahmen hält. Die typischen Drehgestelle des VEB EBM Zwickau sind leicht austauschbar und kräftige Schleifer sorgen für eine problemlose Stromübertragung von den Rädern zum Rahmen.

Infolge des einfachen Aufbaus kommt es auch bei dieser Lokomotive fast ausnahmslos zu Verschleißdefekten oder zu Defekten durch Gewalteinwirkung.

Bevor die detaillierte Beschreibung erfolgt, soll auf die Veröffentlichung im Heft 3/76 Seite 76 hingewiesen werden. Die folgende Beschreibung wird sich nur mit dem neueren Modell befassen und es ist ratsam, ältere Modelle entsprechend dieser genannten Anleitung bei Motorausfällen umzubauen. Vereinzelt sind auch noch Modelle der ersten Serie mit Stahldrahtschleifern zu finden, auch hier ist es zweckmäßig, durch Einbau neuer Drehgestelle die Lokomotive auf den neusten Stand zu bringen und so Instandsetzungsschwierigkeiten vorzubeugen.

Um an den Motor, die Kardanwellen und das obere Getrieberad der Drehgestelle zu gelangen, wird die in der Dachmitte befindliche Senkschraube M2 × 12 mm herausgeschraubt, die Dachplatte und danach das Gehäuse abgenommen. Mit der Dachplatte wird also das durch die eingeklebten Gewichte schwere Gehäuse gehalten und es kommt vor, daß durch zu straffes Anziehen oder andere Einflüsse diese Dachplatte beschädigt wird oder ganz zerbricht.

Nachdem das Oberteil abgenommen wurde, liegen der Motor und der obere Antrieb frei. Auch die Beleuchtungseinrichtung, bestehend aus den Lampenhaltern mit Kleinglühlampen, ist nun zugänglich. Kurzschlüsse sind, wenn nicht durch den Motor verursacht, immer zuerst an diesen Lampenhaltern zu suchen. Bei extrem langem Betrieb können die Glühlampen so heiß werden, daß sich das Plasteteil verzieht und der Mittelkontakt entweder auf ein Rahmenblech oder an den Sockel der Glühlampe kommt und so ein Kurzschluß entsteht. Beide Lampenhalter sind gleich und jeweils von der Stirnseite auf die voneinander isolierten beiden Rahmenbleche aufgeschoben. Sie sind also leicht austauschbar. Bei Glühlampenwechsel sollten sie getrennt vom Triebfahrzeug mit der neuen Glühlampe geprüft werden, wobei die Prüfleitungen an die beiden Hohlniete zu halten sind. Für den Motor M 6, der schon ausführlich beschrieben wurde, wird im Bild nochmals ein Hinweis auf Demontage und Zusammenbau gegeben. Auf dem Motor ist die Funkentstöreinrichtung befestigt, sie wird von Klammern gehalten, die damit auch den Motor in die Motorwanne drücken und ihn somit arretieren. Diese beiden Klammern übertragen gleichzeitig noch den Strom von den Rahmenblechen zur Entstöreinrichtung. Der Stromfluß ist folgender: Linke Räder — linke Schleifer — linkes Rahmenblech — linke Klammer — linke Drossel — über Druckfeder zur Kohlebürstenfeder — Kohlebürste — Anker, und der Rückfluß auf der rechten Seite erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Bei ausgebautem Motor sind in der Motorwanne Rippen und Nasen sichtbar und der Motor ist so einzubauen, daß er gerade und ohne zu Kippen fest aufliegt. Unterbrechungen in der Motorstromzuführung — wenn die Lokomotive auf dem Gleis nicht fährt, aber das Licht brennt — sind zuerst an der Kontaktstelle von der Druckfeder der Entstörplatte zur Kohlebürstenfeder des Motors zu suchen. Treten diese Störungen wiederholt auf, können beide Federn mit wenig Lötzinn verlötet werden. Die gutverzinnte Lötkolbenspitze darf nicht zu lange an der Lötstelle verbleiben, um ein Anschmelzen der Bürstenlagerplatte zu vermeiden. Durch eine schlecht sitzende Klammer kann der gleiche Fehler auftreten — auch dann leuchten die Glühlampen, aber die Lokomotive fährt nicht — durch Überbrücken mit einer Prüfleitung vom Rahmenblech zur Drossel jeweils rechts und links ist dieser Fehler feststellbar. Die Klammer ist dann leicht nachzubiegen, damit sie fest unter dem Rahmenblech und auf der Entstörplatte sitzt.

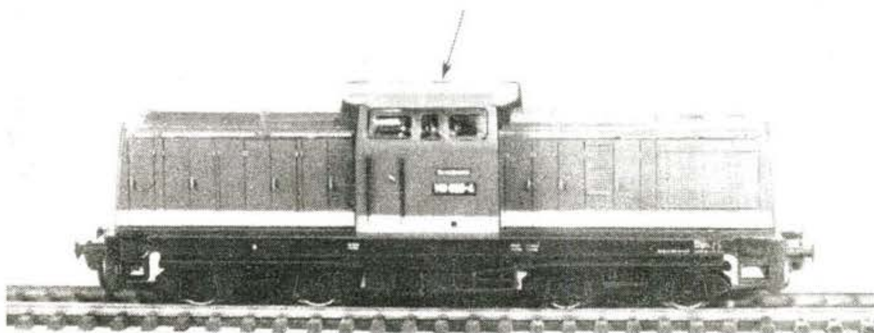


Bild 93 Ansicht des Diesellokomotivmodells der BR 110 in H0
Pfeil = Gehäuseschraube

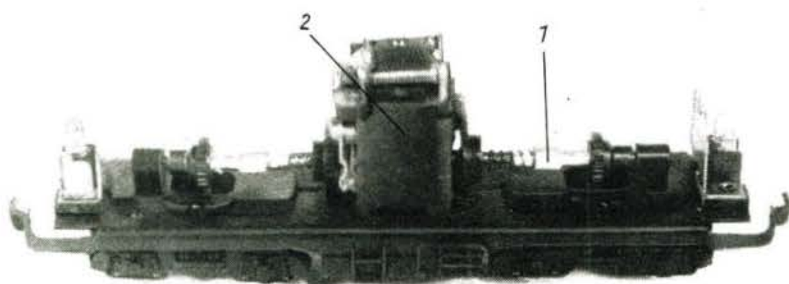


Bild 94 Modell der BR 110 ohne Gehäuse sichtbar sind Triebwerk und Motor M 5...
1 = Kardan; 2 = Klammer

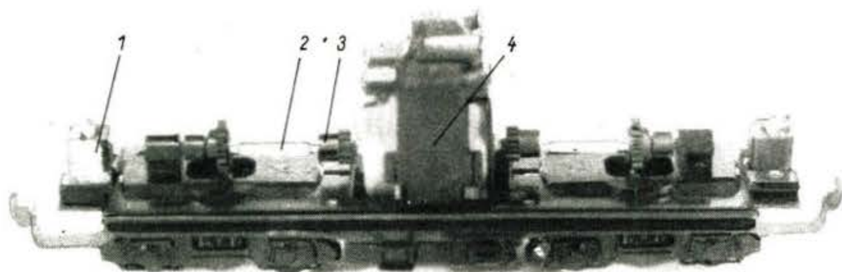
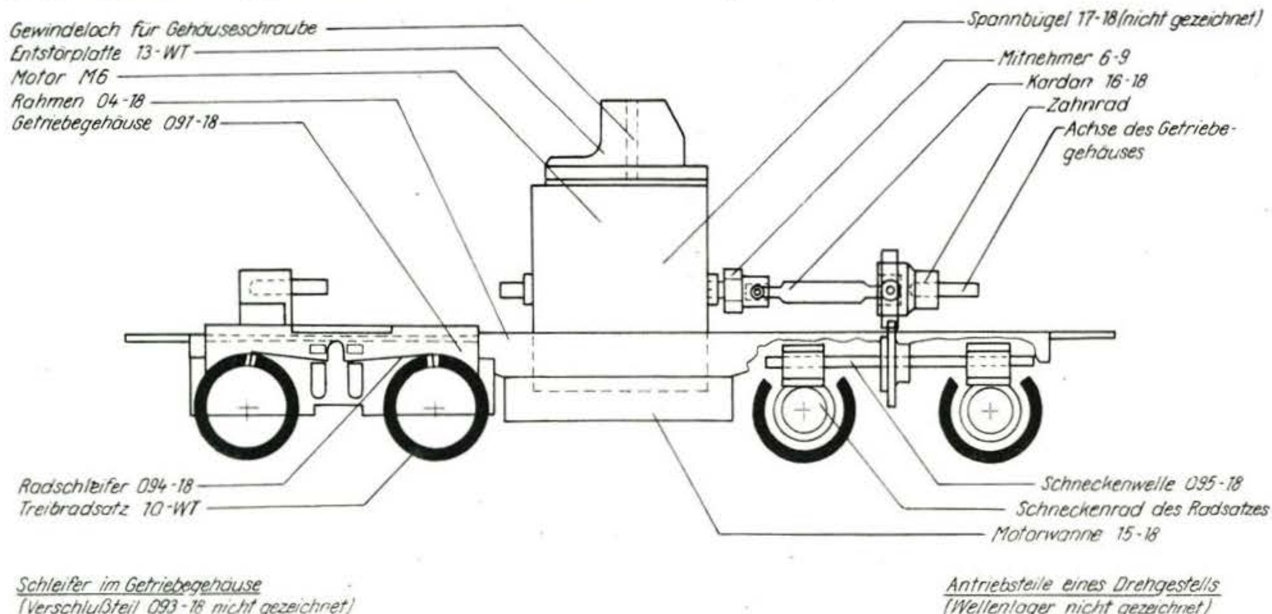


Bild 95 ... und hier das Modell mit dem Motor Typ 6
1 = Lampenhalter; 2 = Kardan; 3 = Mitnehmer; 4 = Klammer

Bewußt wurden bisher die Drehgestelle in der Darstellung ausgelassen. Mit ihrer Beschreibung wird der prinzipielle Aufbau aller Antriebsgestelle von H0-Diesellokomotivmodellen und TT-Elektrolok-Modellen des VEB EBM Zwickau erläutert. Auch beim Triebtender des Modells der BR 52 in H0 sind diese Drehgestelle verwendet worden.
Bei den Modellen der BR 110 werden die beiden Drehgestelle direkt vom Rahmen gehalten, in anderen Modellen von Lokomotiven übernimmt ein Haltebügel aus Plaste diese Funktion. Um ein Gestell auszubauen genügt es, auf der Seite des auszubauenden Gestells die beiden Senkschrauben M2 × 3 mm zu entfernen. Vorher werden jedoch das Oberteil abgeschraubt und die Lampenhalter vom Rahmen abgezogen. Alle vier Schrauben der Motorwanne gleichzeitig abzuschrauben, ist nicht zweckmäßig, denn dann fallen die beiden Rahmenhälften ab und die Klammern für die Motorhalterung verlieren ihren Halt, d. h. das ganze Fahrwerk fällt auseinander! Es ist immer einfacher, nur ein Drehgestell auszubauen, dieses zu reparieren, wieder einzubauen und dann beim zweiten den Vorgang zu wiederholen.
Das Drehgestell besteht aus dem Getriebegehäuse, dem Vorgelegezahnrad, welches von der Kardanwelle angetrieben wird, und der Verkleidung. Das Zerlegen ist einfach, denn mit dem Lösen der beiden Zylinderkopfschrauben

Bild 96 Antriebs- und Montageschema des BR-110-Modells im Maßstab 1:1 (Ausführung ab Anfang 1973)



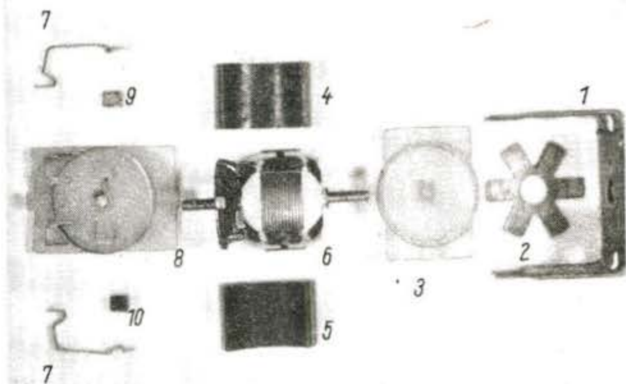


Bild 97 Einzelteile des Motors Typ 6 vom VEB EM Zwickau
1 = Gehäusemantel 6-1; 2 = Druckfeder 6-2; 3 = Gehäuselager 6-3; 4 = Profilmagnet, oben 6-4, rot; 5 = Profilmagnet, unten 6-5; 6 = Anker 6-6; 7 = Bürstenfeder 6-7; 8 = Lagerdeckel 6-8; 9 = Kohlebürste 3 × 3 × 3,5 mm M7; 10 = Kohlebürste 3 × 3 × 3,5 mm M21

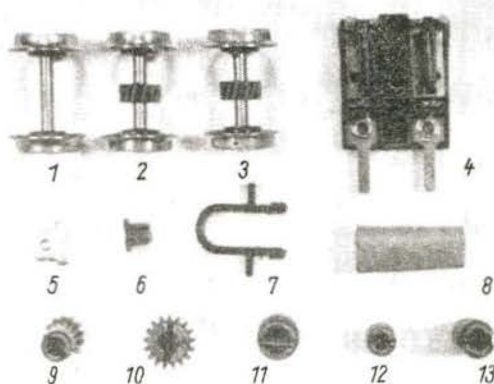


Bild 98 Normteile des Diesellokmodells
1 = Radsatz ohne Zahnrad 18 WT; 2 = Radsatz mit Schneckenrad 10 WT; 3 = Radsatz mit Schneckenrad und Haftreifen 10 a WT; 4 = Entstörplatte 13 WT; 5 = Mutter 11 WT; 6 = Flanschlager 12 WT; 7 = Spannhaltebügel 20 WT; 8 = Mitnehmer v. Triebwagen-Modell BR 183 (Motorseite); 9 = Mitnehmerrad 19 WT; 10 = Zahnrad 15 WT; 11 = Mitnehmer v. Triebwagen-Modell BR 183 (Getriebeseite); 12 = Mitnehmer 9-11 (BR 118); 13 = Mitnehmer, alte Ausführung BR-118-Modell

M2 × 6 mm können alle Teile aus dem Getriebegehäuse genommen werden. Erst nachdem alle Teile gereinigt sind, kann man Verschleißerscheinungen feststellen. Das Getriebegehäuse ist davon am meisten betroffen, so können die Achslager der Radsätze ausgeschlagen sein, die Lokomotive fährt laut und die Leistung läßt nach. Auch abgenutzte Radsätze und Schleifer führen zu Leistungsverlust. Seit einiger Zeit sind die bisher aus Metall bestehenden, auf die Welle aufgepreßten Schnecken durch solche aus Plaste ersetzt worden. Es kann bei diesen Kunststoffschnecken vorkommen, daß sie durch Überlastung auf der Welle locker werden und es unter Umständen zum Ausfall des gesamten Triebgestells kommt. Repariert wird dieser Schaden durch den Einbau einer neuen Welle. Ankleben hat sich dabei nicht bewährt. Bei Austausch eines Getriebegehäuses ist meist auch die Verkleidung durch eine neue zu ersetzen.

Der Zusammenbau geschieht wie folgt: In das Getriebegehäuse — es wird so gehalten, daß die Achse für das Vorgelegezahnrad unten liegt — wird die Schneckenwelle mit den auf beiden Wellenenden aufgesteckten Lagern eingesetzt. In den Lagern muß sich je eine Stahlkugel 1/16" befinden, sie wird mit Fett eingesetzt, und die Lager sitzen so im Getriebegehäuse, daß die Nut darin zu den noch einzuschiebenden Spezialmuttern zeigt. Die Welle kann nun nicht mehr herausfallen. Sitzen die Muttern locker über den Lagern, sind sie festzuhalten. Denn jetzt soll das Vorgelegezahnrad auf seine Achse gesteckt werden, um zu prüfen, ob es in das Zahnrad der Schneckenwelle gut eingreift. Ist das nicht der Fall, so wird die Schneckenwelle nochmals ausgebaut und um 180° gedreht. Stimmen auch dann beide Zahnräder noch nicht überein, kann man sich mit Unterlegen von Scheiben auf der Achse des Vorgelegezahnrads helfen oder das Zahnrad der Schneckenwelle wird auf der Welle verschoben. Letztere Methode kann aber ein Lockerwerden des Rades auf der Welle zur Folge haben und damit ist die ganze Schneckenwelle unbrauchbar. Wenn also beide Zahnräder gut übereinstimmen — das Längsspiel der Schneckenwelle ist dabei zu beachten — setzt man die Radsätze ein und das Verschlußteil, wie die Verkleidung oder Achsblende auch genannt wird, ist aufzusetzen und mit den beiden Schrauben lose anzuheften. Die Kupplung kann dabei schon unter der vorderen Schraube untergelegt sein. Als letztes muß man nun noch die Schleifer einbauen, sie können unter die lockere Verkleidung auf ihren Sitz im Getriebegehäuse gedrückt werden. Nur die Drahtschleifer sind vor dem Einsetzen der Radsätze einzulegen. Dann wird das Verschlußteil festgeschraubt und durch Drehen am Vorgelegezahnrad die Funktion geprüft. Bei der ganzen Montage vergessen wir das Ölen der Wellenlager, Radlager und an den Schnecken nicht!

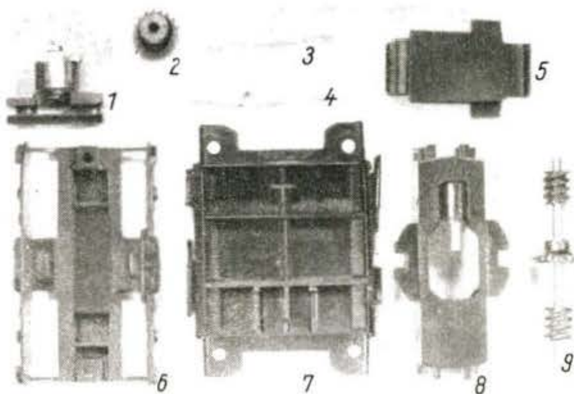
Beim Einbau der Antriebsgestelle in die Lokomotivmodelle sind die Kardanwellen mit einzusetzen. Die große Kugel der Kardanwelle gehört in das Vorgelegezahnrad, die kleine kommt in den Mitnehmer am Motor. Ist noch der Motor M 5 eingebaut, kann die Kardanwelle auch nach Einbau des Drehgestells eingesetzt werden, die Feder wird dazu soweit zurückgezogen, daß der Mitnehmer in den Schlitz der Ankerwelle gleitet und dann losgelassen. Die Kardanwelle ist damit gegen Herausfallen gesichert. Ein abschließender Probelauf ohne Oberteil überzeugt von der gelungenen Reparatur. Nach Aufsetzen und Festschrauben des Gehäuses mit der Dachplatte überprüft man nochmals die richtige Funktion und die Stromabnahme beider Gestelle, indem die fahrende Lokomotive jeweils hinten und danach vorn so angehoben wird, daß ein Antriebsgestell keinen Kontakt zum Gleis hat. Das Triebfahrzeug muß trotzdem noch einwandfrei Strom abnehmen (Kontrolle an der Glühlampe).

Als Abschluß wieder eine Aufstellung der nicht abgebildeten Ersatzteile:

01-18 Oberteil, rot oder blau
04-18 Rahmenhälfte
09-18 Drehgestell, komplett
03-18 Gewicht
02-18 Dachplatte (grau für rotes Oberteil, blau für blaues Oberteil).

Bild 99 Ersatzteile des Modells der BR 110 in H0
1 = Beleuchtungseinsatz 06-18; 2 = Zahnrad 096-18; 3 = Kardan; 4 = Radschleifer 094-18; 5 = Spannbügel; 6 = Verschlußteil 093-18; 7 = Motorwanne; 8 = Getriebegehäuse 091-18; 9 = Antriebswelle 095-18

Fotos u. Zeichng.: Verfasser



WISSEN SIE SCHON...



• daß das Institut für Schienenfahrzeuge in diesem Jahr ebenfalls sein 25jähriges Bestehen begehen konnte? Die Arbeitsgemeinschaft „Modelleisenbahnbau" des Instituts baut gegenwärtig mit Begeisterung und großer Sachkenntnis an einem Modell des Institutsgeländes mit allen großen Prüfeinrichtungen. In der täglichen praktischen Arbeit lösen Entwicklungsingenieur Adolf-Dieter Lenz (l), Versuchsingenieur Dietrich Müller (r) und ihre Kollegen wichtige Forschungsaufgaben zur Erhöhung der Gebrauchswerteigenschaften und der Qualität der Schienenfahrzeuge. Außerdem erarbeiten die über 400 Beschäftigten des Instituts den erforderlichen wissenschaftlich-technischen Vorlauf für alle Betriebe des Industriezweigs, einschließlich der Zulieferindustrie.

Foto: ADN-ZB/Schneider

• daß die Erbauer der Budapester Metro den ersten vier Kilometer langen Abschnitt der Linie „Nord—Süd" seiner Bestimmung übergeben haben?

An den schwierigen Abschnitten konnte eine Vortriebsgeschwindigkeit von 2,5 ... 3 m pro Tag erzielt werden, an anderen Abschnitten schafften die Bauarbeiter täglich bis zu 5 Meter. Beim Bau der Stationen wandte man folgende Methode an: Mit Hilfe einer Abteufvorrichtung wurden 5 Tunnel gleichzeitig dicht an dicht verlegt und dann miteinander verbunden. Auf dieser neuen 20,7 km langen Strecke wird es insgesamt 24 Stationen geben. Die bereits vor einigen Jahren verlegte 12 km lange Strecke „Ost—West", ausgerüstet mit schnellen sowjetischen Zügen, Rolltreppen und marmorverkleideten Stationen, trug schon zur Modernisierung des Verkehrsnetzes der Hauptstadt bei. 1985, wenn die Linie „Nord—Süd" in Betrieb genommen wird, werden diese beiden Trassen 35% des Personenverkehrs von Budapest bewältigen.

Im Frühjahr diesen Jahres faßte nun der Ministerrat der UVR den Beschluß über die Aufnahme der Vorbereitungsarbeiten für die dritte Linie der Budapester Metro, die die ungarische Metropole von Süd-Westen nach Nord-Osten durchqueren wird. Diese insgesamt 19 Kilometer lange Strecke mit 23 Stationen ist in einige Abschnitte unterteilt, wovon der erste das südliche Buda mit dem Zentrum von Pest verbindet. Nach Inbetriebnahme der Linie werden die Straßenbahnschienen von den überlasteten Hauptstraßen und der Freiheitsbrücke, die über die Donau führt, entfernt. Für den Metroverkehr ist vorgesehen, daß die Züge auf der neuen Strecke automatisch gesteuert werden. Über den Ankauf entsprechender Ausrüstungen haben bereits Gespräche mit sowjetischen Lieferbetrieben stattgefunden. r.

• daß kürzlich der 45 000. Waggon das Hauptfließband des Waggonbauwerks in Turnu Severin (SR Rumänien) verließ? Vor 17 Jahren begann man in diesem Betrieb die ersten Güterwagen herzustellen. In der genannten Zeit wurde die Produktion von 49 verschiedenen Wagentypen aufgenommen. Die Erzeugnisse des Werks zeichnen sich durch ein hohes technisches Niveau aus und haben deshalb auch bei den ausländischen Käufern einen guten Ruf. Exportiert werden etwa 70% der gesamten Produktion des Werks und zwar hauptsächlich in die sozialistischen Länder. r.

Lokfoto des Monats

Seite 279

Die Güterzug-Tenderlokomotive der Baureihe 84 war eine der interessantesten Lokomotiven der DR. Es handelte sich um eine 1'E1'h3-Maschine mit dem Betriebsgattungszeichen Gt 57.18, also um eine Dreizylinder-Lokomotive.

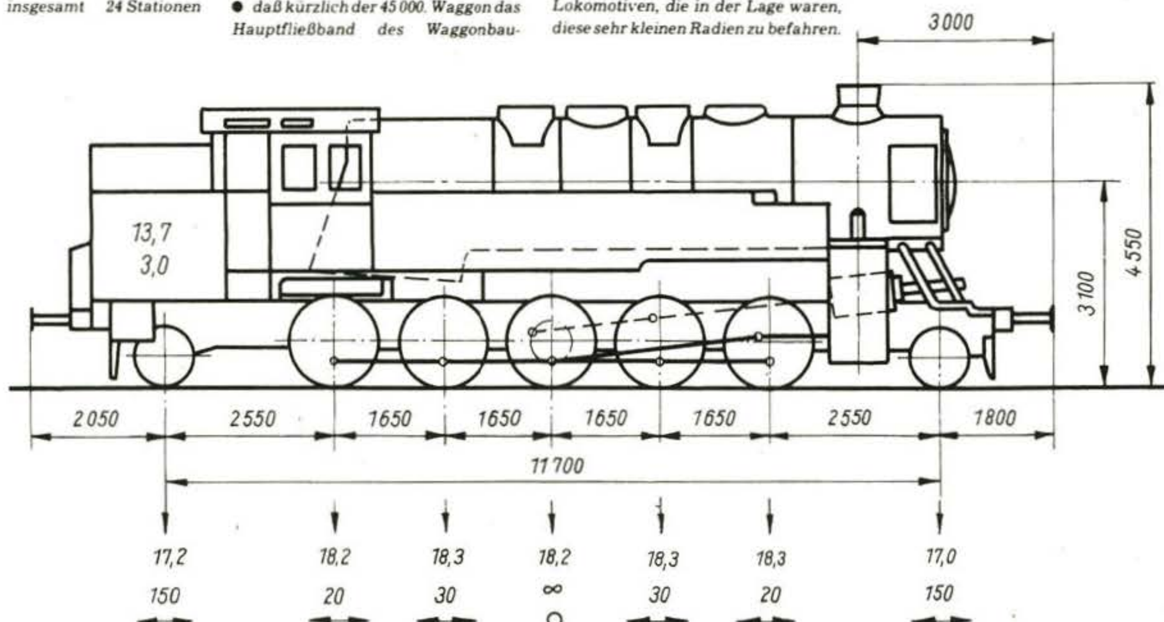
Als im Jahre 1932 die frühere Schmalspurstrecke von Heidenau nach Altenberg (Erzgeb.) auf Regelspurweite umgebaut worden war, benötigte man für diese Strecke mit ihren bis zu nur 100 m kleinen Radien Lokomotiven, die in der Lage waren, diese sehr kleinen Radien zu befahren. Das war die eine Anforderung an eine neu zu entwickelnde Lokomotivgattung. Die andere war die, daß diese Maschine aber auch noch angemessene Geschwindigkeiten auf Hauptbahnen erreichen mußte, da die zahlreichen Ausflüglerzüge von Dresden direkt bis ins Erzgebirge durchfahren sollten.

1934 entstanden somit zunächst zwei unterschiedliche Prototypen der BR 84: einer mit zahnradgekuppelten Endachsen nach dem Prinzip Luttermöller von Orenstein & Koppel und der andere mit einem damals neuartigen Fahrgestell von der Fa. Schwartzkopff, dem Schwartzkopff-Eckardt-Gestell. Bei der Betriebserprobung erwiesen sich letztere als günstiger, so daß man von 1934 bis 1937 weitere acht Lokomotiven dieser Bauart beschaffte; mit Luttermöller-Endachsen, die im Gegensatz zu den anderen Zweizylinder-Maschinen waren, existierten nur die 84 003 und 004. Insgesamt gab es von dieser BR 84 außer den beiden Zweizylinder-Lokomotiven nur noch zehn der erfolgreicheren Schwartzkopff-Variante einschließlich deren beiden Prototypen.

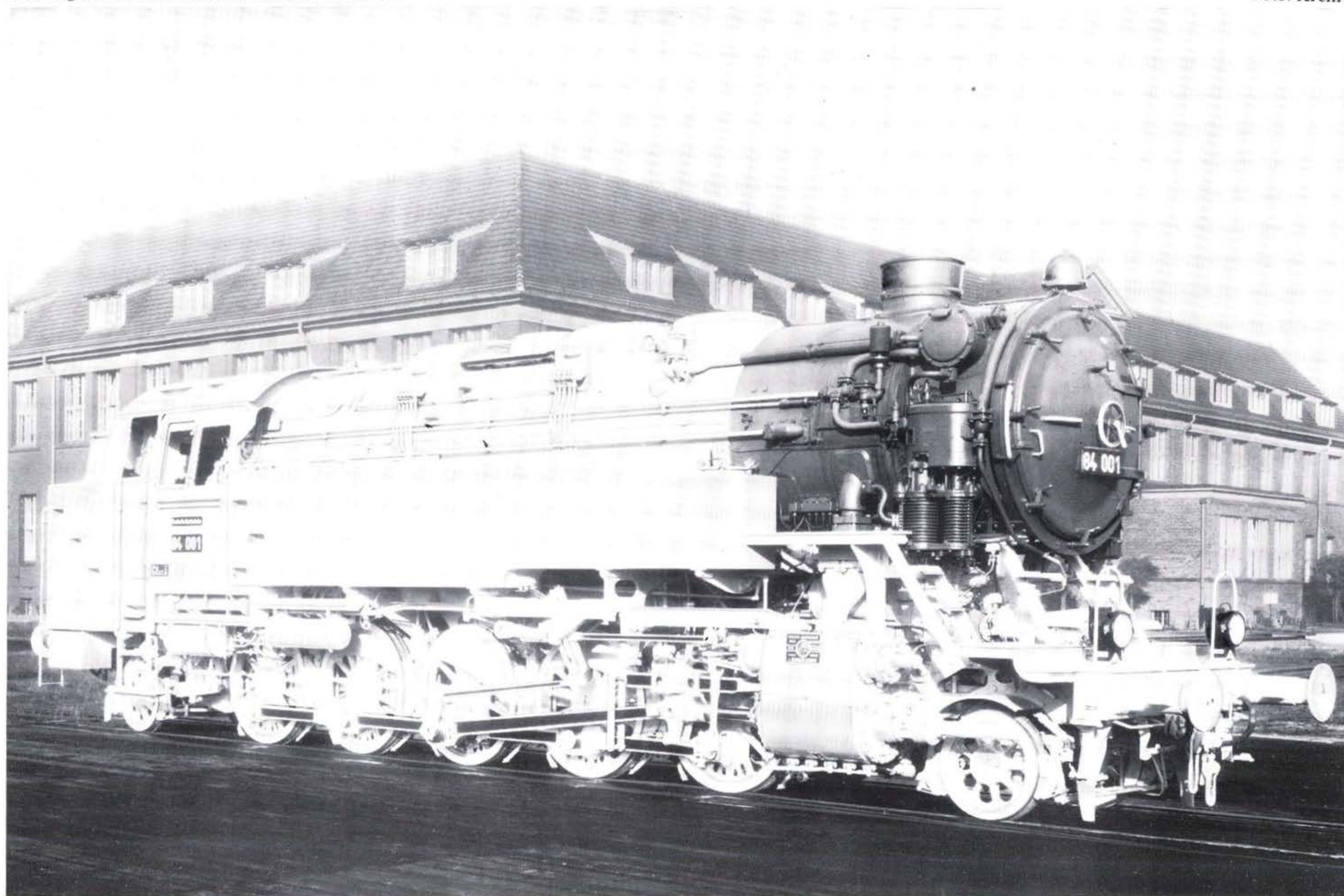
Die Zweizylinder-Lokomotiven hatten zwar einen günstigeren Dampfverbrauch, jedoch war ihr Lauf recht unruhig. Die indizierte Leistung der Serienmaschinen war 1940 PS, die indizierte Zugkraft betrug bei 0,8 Kesselüberdruck 22 630 kp.

Die Treibachse ist bei den Schwartzkopff-Lokomotiven im Rahmen mittig fest angeordnet, während die Laufachsen jeweils mit den benachbarten beiden Kuppelachsen in einer Laufgestelleinheit zusammengefaßt waren. Die Treibachse war ohne Spurkranz ausgeführt.

Zusammen mit den damals ebenfalls neuentwickelten Reisezugwagen der Bauart „Altenberg" bildete die BR 84 lange Zeit eine für die Gebirgsstrecke charakteristische Zuggarnitur. H. K.



Güterzug-Tenderlokomotive der Baureihe 84 der DR *Foto: Archiv*









Den Personenzugdienst auf der Strecke Jelenia Gora-Szklarska Poreba Gora im Riesengebirge (VR Polen) versehen Tenderlokomotiven der Reihe Tkt 48 (1'D1'-h2t-Lokomotiven, die in Bauweise und Leistung etwa der BR 86 der DR entsprechen). Eine Zuggarnitur besteht aus der Lok und normalerweise drei, maximal vier 4achsigen Reisezugwagen. Im Güterzugdienst sind auf der genannten Strecke Schlepptenderloks der Reihe Ty 2 (1'E-h2-Lokomotiven, ehemals DRG-Baureihe 52) im Einsatz.
Foto: Ankunft eines Reisezuges, bespannt mit der Tkt 48-152, im Endbahnhof Szklarska Poreba Gora am 8. September 1975.





Trotz Schließung des Bahnhofs Praha-Tesnov werden in seinem Depot noch verschiedene Dampflokomotiven der BR 464 instandgehalten.
Hier steht die 464.101 des Depots Nymburk am Wasserkran des Bw Tesnov (Aufnahme: 19. Juli 1972).

Die Produktion von Maschinen der Reihe T 669 wurde im Jahre 1967 aufgenommen. Diese Loks, im Maschinen- und metallurgischen Werk von Dubnica n/V hergestellt, besitzen eine Leistung von 1350 PS.

Fotos: Heinz Lehmann, Lauenstein
Wolfgang Scholz, Freital
Evzen Stribrnsky, ČSSR

WOLFGANG PETZNICK (DMV), Berlin

Aus dem Lebenslauf der Reko-Einheits-Schnellzuglokomotive der Baureihe 01^5 der Deutschen Reichsbahn (3)

Mit der konstruktiven Umgestaltung der BR 01 wurde die VES M Halle betraut, die die ihr übertragene Aufgabe in enger Gemeinschaftsarbeit mit dem bauausführenden Raw Meiningen und dem Raw Halberstadt in äußerst zufriedenstellender Weise in den Jahren 1960/61 löste.

So entstand unter Leitung des verdienstvollen Reichsbahndirektors i. R. Max Baumberg die Rekolok 01^5, die nach der großen Fahrzeugsumgrenzung II der BO projektiert wurde. Beim Entwurf fielen der gewaltige Kessel mit dem über den ganzen Kesselscheitel durchlaufenden Dom- und Sandkasten-Verkleidungskanal, die kegelförmige Rauchkammertür, die eindrucksvoll gestalteten Windleitbleche, das neue Führerhaus und die sehr hoch liegenden Umlaufbleche sofort ins Auge. Weitere sichtbare Konstruktionsmerkmale waren die neuen Zylinder mit *Trofimow*-Schiebern und das neue Drehgestell, beide Bauteile in Schweißkonstruktion durchgebildet. Ferner waren der Lokomotivrahmen im vorderen Teil erneuert und das Maß Pufferteller bis Achsmitte der 1. Laufachse von 1840 mm auf 2250 mm verlängert worden. In dem so gewonnenen Raum befanden sich gut zugänglich die Doppelverbundluftpumpe (rechts) und die Mischvorwärmerpumpe (links). Weitere Bauartänderungen bestanden in der außerhalb des Führerhauses verlegten Steuerspindel, jetzt unmittelbar über der Steuerwelle angeordnet, dem geräumigen, nach außen über die Rahmenwangen hängenden Aschkasten Bauart *Stühren* und den berücksichtigten Neuerungen zur Diensterleichterung für das Personal auf der Lokomotive.

Als erwähnenswerte Besonderheit sei noch auf die drei Kesselsicherheitsventile verwiesen, mit denen der neue Kessel der 01 in Anbetracht seiner großen Dampferzeugungsmenge bestückt werden mußte.

Ebenso erschien es lohnenswert, der Notwendigkeit nach stabileren Treib- und Kuppelradsätzen zu entsprechen und deshalb die sonst im deutschen Lokomitvbau nicht üblichen Box-

Übersicht (x) 1965/66 nachträglich im RAW Meiningen auf Ölfeuerung umgestellt)

Betriebsnummern alt	neu	ab 1970	Jahr der Indienststellung	Besonderheiten
01 174	01 501	01 0501-5	1962x)	Lok hatte anfänglich hochliegende Sonderwindleitbleche
01 157	01 502	01 0502-3	1962x)	
01 142	01 503	01 0503-1	1962x)	
01 224	01 504	01 0504-9	1962x)	Mit Boxpok-Radsätzen und Kssbr-Bremse geliefert. Nachträglich Giesl-Ejektor eingebaut. Leistungsmäßige Erprobung der Lok vor Meßwagen
01 121	01 505	0505-6	1962x)	
01 127	01 506	01 1506-3	1962	Als rostgefeuerte Lok verblieben
01 136	01 507	01 0507-2	1962x)	
01 153	01 508	01 0508-0	1963x)	Mit Boxpok-Radsätzen geliefert
01 143	01 509	01 0509-8	1963x)	Mit Boxpok-Radsätzen geliefert
01 139	01 510	01 0510-6	1963x)	Mit Boxpok-Radsätzen geliefert
01 218	01 511	01 1511-3	1963	Als rostgefeuerte Lok verblieben Mit Boxpok-Radsätzen geliefert
01 175	01 512	01 1512-1	1963	Als rostgefeuerte Lok verblieben Mit Boxpok-Radsätzen geliefert
01 152	01 513	01 0513-0	1963x)	Mit Boxpok-Radsätzen geliefert
01 208	01 514	01 1514-7	1963	Als rostgefeuerte Lok verblieben Mit Boxpok-Radsätzen geliefert
01 160	01 515	01 1515-4	1963	Als rostgefeuerte Lok verblieben Mit Boxpok-Radsätzen geliefert
01 117	01 516	01 1516-2	1963	Als rostgefeuerte Lok verblieben Mit Boxpok-Radsätzen geliefert
01 107	01 517	01 0517-1	1963x)	Mit Boxpok-Radsätzen geliefert
01 185	01 518	01 1518-8	1963	Als rostgefeuerte Lok verblieben Mit Boxpok-Radsätzen geliefert
01 186	01 519	01 0519-7	1964	Bei Rekonstruktion bereits
01 162	01 520	01 0520-5	1964	auf Ölfeuerung umgestellt
01 144	01 521	01 0521-3	1964	und mit verstärkten Speichen-
01 184	01 522	01 0522-1	1964	Radsätzen geliefert
01 191	01 523	01 0523-9	1964	
01 129	01 524	01 0524-7	1964	
01 219	01 525	01 0525-4	1964	
01 163	01 526	01 0526-2	1964	
01 225	01 527	01 0527-0	1964	
01 119	01 528	01 0528-8	1964	
01 205	01 529	01 0529-6	1964	
01 221	01 530	01 0530-4	1964	
01 158	01 531	01 0531-2	1964	
01 135	01 532	01 0532-0	1964	
01 116	01 533	01 0533-8	1964	
01 203	01 534	01 0534-6	1965	Bei Rekonstruktion bereits auf Ölfeuerung umgestellt
01 156	01 535	01 0535-3	1965	und mit verstärkten Speichen-Radsätzen geliefert

pok- oder Vollscheiben-Räder zu erproben. Dem an sich kompakten Aussehen dieser Radsätze wurde in der Linienführung bei den damit ausgerüsteten Lokomotiven durch Gegenüberstellen einer am Umlaufblech befestigten 400 mm breiten Blechschürze „architektonisch" begegnet, die zugleich die seitlich unter den Umläufen hängenden Hauptluftbehälter verdeckte.

So umgebaut und modernisiert, verließ im Mai 1962 als erste Reko-Lokomotive der BR 01^5 die ehemalige 01 174, mit der neuen Betriebsnummer 01 501, das Raw Meiningen, der bis zum 31. Mai 1965 weitere 34 Lokomotiven, wie vorstehend aufgeführt, folgten.

Die am 15. Oktober 1964 erfolgte Inbetriebnahme der von Kuibyschew bis Schwedt an der Oder verlaufenden Erdölleitung der Freundschaft und des Erdölverarbeitungswerks Schwedt eröffnete für die DR erstmalig in größerem Umfang die Möglichkeit der Verwendung von Heizöl für die Lokomotivkesselfeuerung. Die Entscheidung zur Anwendung der Ölhauptfeuerung fiel bereits im Jahre 1959, nachdem mit der im Bw Halle versuchsweise umgerüsteten Lok 44 195 beträchtliche wirtschaftliche und betriebliche Vorteile nachgewiesen werden konnten.

Die Möglichkeit, den Heizer, insbesondere bei Lokomotiven mit großen Rostflächen, von seiner schweren körperlichen Arbeit zu entlasten und mehr in die Streckenbeobachtung einzubeziehen, führte logisch zu der Maßnahme, zunächst Lokomotive der BR 44 serienmäßig auf Ölhauptfeuerung umzustellen.

Mit Beginn des Jahres 1964 fand das Öllok-Umbauprogramm der DR seine Erweiterung auf die rostflächenmäßig noch größeren Rekolok der BR 01^5, um insbesondere auch hier die gesamtwirtschaftlichen Aspekte der Ölhauptfeuerung, wie z.B. beim Lokomotivlanglauf, effektiv zu nutzen.

Die Umstellung auf Ölfeuerung bereitete bei der 01^5 keine Probleme. Der sehr hoch über dem Rahmen liegende Kessel, noch dazu mit idealer, langer Verbrennungskammer, bot die besten Voraussetzungen. Der Umbau an der Lokomotive selbst erstreckte sich ja im wesentlichsten auch nur auf den Ersatz des Rostes und Aschekastens durch einen mit Schamottegewölbe ausgekleideten Brennkasten und die Unterbringung der beiden Ölbrenner mit ihren Regeleinrichtungen. Die übrigen Maßnahmen konzentrierten sich auf den mit Ölbunker auszurüstenden Lokomotivtender, der bei den Baureihen 44 und 01^5 mit der Tendergattung 2'2' T 34 von gleicher Bauart war.

Abgesehen von diesem Umbau, waren nach der gelungenen Rekonstruktion an diesen 01-Lokomotiven keine entscheidenden nachträglichen Bauartänderungen mehr auszuführen. Erwähnenswert sei nur noch in dieser Hinsicht, daß die versuchsweise eingebauten Boxpok-Radsätze bei den ersten fälligen Zwischen- bzw. Hauptuntersuchungen gegen verstärkte Speichen-Radsätze ersetzt wurden, so daß die seitlich unter den Umläufen hängenden Hauptluftbehälter, wegen schwingungssicherer Befestigungsmöglichkeit, hinter den Dampfzylindern liegend ihren endgültigen Platz fanden und daß nachträglich einige Lokomotiven eine induktive Zugbeeinflussungseinrichtung erhielten.

Demgegenüber war der Ersatz der kegelförmigen Rauchkammertür durch die gewölbte Regeltür mit Zentralverschluß erst in jüngster Zeit erforderlich, weil die kegelförmigen Türen altersbedingte Verschleißerscheinungen aufwiesen.

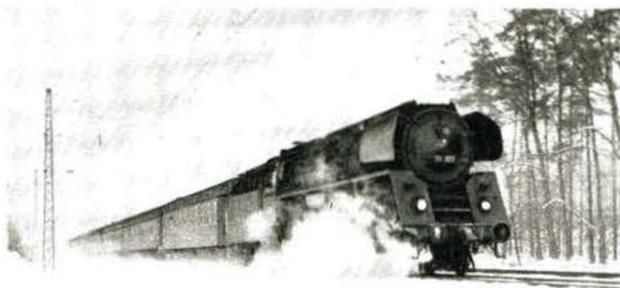


Bild 1 Der von einer 01^5 geförderte D 6 bei Dessau-Haideburg (Aufnahme Januar 1966)



Bild 2 Eine BR 01^5 — hier im internationalen Verkehr eingesetzt — fördert den D 182 von Berlin nach München (Aufnahme Juni 1967 bei Belzig)



Bild 3 Ölbunkern im Bw Saalfeld

Bild 4 Geduldig warten Lokführer und seine Maschine im Bw Wittenberge auf den nächsten Einsatz

Foto: H. Müller, Dessau



Die Baureihe 01^5 im Betriebseinsatz

Die ersten rekonstruierten 01-Maschinen wurden dem Bw Erfurt überstellt, und die zweite größere Serie des Indienststellungsjahres 1963 war beim Bw Ostbahnhof stationiert. Die für die leistungs- und meßtechnische Erprobung vorgesehene 01 504 kam zur VES M nach Halle und erhielt dort einen 300 mm breiten weißen Farbstreifen, der von den Umlaufschürzen über die Führerhausseitenwände

bis zum Tender führte.
Natürlich fanden die Lokomotiven großes Interesse unter den Personalen, schon in Anbetracht ihres völlig anders gestalteten Aussehens. Alsbald wurden dann auch Spitznamen geprägt wie: „Die 01-Bullen", „Die Saurier" oder „Römische Kriegswagen" für die Boxpokrad-Maschinen; keinesfalls aber in abwertender Hinsicht, sondern hier als Ausdruck anerkannter Besonderheit und der unter den Lokpersonalen tief verwurzelten Verbundenheit mit „ihrer" Lokomotive.
Der gewaltige, dumpf klingende und kräftig auf das Feuerbett einwirkende Auspuffschlag der Reko-01 bei der Anfahrt und während der Beschleunigungsperiode war besonders mit jenem Hauch von Romantik begleitet, die eben nur die Dampflok in Verbindung mit Schiene und Bahnhofsatmosphäre während dieser Minuten ausstrahlt. Nun, abgesehen von noch so schöner Romantik, die ja kein Wertmesser für die Qualität eines Triebfahrzeugs sein kann und im alltäglichen harten Dienst auf den Dampflokomotiven auch bald in Vergessenheit gerät, messen die Lokpersonale die Qualitäten ihrer Lokomotiven nach anderen Fakten. So in erster Linie an der Verdampfungswilligkeit des Kessels, die ja unmittelbaren Einfluß auf den körperlichen Anstrengungsgrad der Personale ausübt. Und in dieser Beziehung stellten die Rekokessel wirklich etwas Einmaliges dar.
Der neue 01-Kessel war mit Abstand der leistungsstärkste und wirtschaftlichste, der je auf Einheitslokomotiven der DR zum Einsatz kam. Selbst bei minderer Qualität der Kohle und anstrengender Fahrt rührte sich nur selten der Zeiger des Kesseldruckmanometers von der roten Marke.
Gab es bei der Kohlefeuerung trotz des fast 5 m^2 messenden Rostes kaum schon Probleme, dann schon gar nicht bei der späteren Ölfeuerung. Ganz sachlich eingeschätzt, erwies sich bei den Versuchsfahrten und im praktischen Betrieb, daß der neue Kessel ein sehr gelungenes Verhältnis zwischen der großen hochwertigen Feuerbüchsstrahlungsheizfläche und der der Rauch- und Heizrohre aufwies. Selbst bei höchsten Dauerbelastungen bis zu 70 kg verdampften Wassers je Quadratmeter Heizfläche und Stunde, was bei der Größe des Kessels einer indizierten Leistung von mehr als 2500 PSi entspricht, stellten sich keinerlei Kesselschäden ein, wie z. B. das Undichtwerden der Rohre aus vergangener Zeit bei der alten 01.
Bis auf die Boxpok-Radsätze erfüllten auch die übrigen Bauartänderungen die in sie gesetzten Erwartungen, so daß die rekonstruierten 01 bis zur Ablösung durch die neue Traktion die Elite unter den Schnellzuglokomotiven verkörperten.
Mit der Auslieferung der ölgefeuerten 01-Maschinen erfolgten die endgültigen, über Jahre bestandenen neuen Beheimatungen, wobei die Öllok zu fast gleichen Anteilen von den Bw Erfurt, Wittenberge und Rostock betrieben wurden und die verbliebenen Rost-Loks zum Bw Berlin-Ostbahnhof kamen.
Die Maschinen waren hier selbstverständlich in den attraktivsten Dienstplänen und Langläufen eingesetzt. So bespannten Erfurter 01^5 Öl-Schnellzüge des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Berlin und Bebra bzw. Probstzella in beiden Richtungen im Langlauf, wobei zwischen den Ölbebunkerungen der Tender bis zu 1000 km Laufweg zurückgelegt wurden. Aber auch die Leistungen der Wittenberger 01^5 standen dem kaum nach. Fast alle Schnellzugleistungen auf der Nord-Süd-Magistrale, und hier insbesondere die schweren D-Züge im Sommerreiseverkehr, wurden zwischen Magdeburg und Rostock durchweg mit BR 01^5 Rostocks und Wittenbergs (bis zum Sommerfahrplanwechsel des Jahres 1976) bespannt.
Wittenberger Maschinen beförderten jahrelang die Schnellzüge des grenzüberschreitenden Verkehrs von Berlin nach Hamburg und blieben bei diesen Leistungen von Berlin bis Altona in beiden Richtungen ständig im Einsatz.
U. a. kamen die 01^5 auch beim Städteschnellverkehr von Berlin und umgekehrt in Richtung Erfurt, Leipzig, Dresden, Rostock und Schwerin über Jahre hinweg zum Einsatz. Tägliche Einsatzzeiten von mehr als 20 Stunden und monatliche Laufleistungen bis zu 25 000 km je Triebfahrzeug waren bei den Öllok in diesen Dienstplänen keine Seltenheit. Die kohlegefeuerten Rost-Lok der BR 01^5 setzte das Bw Berlin-Ostnahnhof anfänglich in Richtung Leipzig und im grenzüberschreitenden Verkehr in Richtung Magdeburg bis nach Helmstedt ein, konzentrierte aber nach und nach den Einsatz dieser Maschinen in Richtung Dresden, nachdem hier infolge des stark anwachsenden internationalen Reiseverkehrs die Balkan-Expreß-Züge mit den klangvollen Namen wie „Balt-Orient", „Pannonia", „Progreß", „Istropoliten", „Meridian" u. a. m. erheblich an Zuglasten zunahmen und gleichzeitig kürzere Fahrzeiten erzielt werden sollten.
Hier hatten sich die 01^5 wohl am meisten zu bewähren, und es ist kein Lokführerlatein, sondern wurde miterlebt, wenn beim Aufholen von Verspätungen so manches Berliner Lokpersonal seine 01^5 mit vollgeöffnetem Regler und mehr als 30% Füllung ausgelegter Steuerung mal richtig „antreten" ließ und dabei Züge um die 600-t-Last in relativ kurzer Zeit auf 120 km/h Geschwindigkeit bei Kesselspitzendruck bzw. oftmals blasenden Kesselsicherheitsventilen beschleunigte. In solchen Fällen der alltäglichen Betriebspraxis hat die BR 01^5 oft unter Beweis gestellt, daß sie infolge der hohen spezifischen Heizflächenbelastbarkeit des Kessels in der Lage war, das für sie gültige S-V-Diagramm an Leistung zu überbieten.
Bei diesem Rückblick auf die Betriebspraxis soll auch nicht der überdurchschnittlich gute Pflegezustand der 01^5 vergessen werden, der in allen Heimat-Bw immer wieder von ganz besonderen „Paradepferden" gekrönt war. Stellvertretend für alle, mit viel Fleiß und Liebe der Personale besonders gepflegten 01 Maschinen, sei hier an die 01 530 des Bw Erfurt erinnert, die in den sechziger Jahren mit den kunstvollen Farbzeichnungen des Erfurter Doms und der Wartburg auf den Tenderseitenwänden in hervorragender Weise verkehrswerbend wirkte.

Ausklang

Die „Sternstunden" der BR 01^5 währten über einen Zeitraum von etwa 10 Jahren, also auch noch bei fortschreitender Traktionsumstellung, da die schwächere Diesellokomotive BR 118 nicht die endgültige Ablösevariante für diese Dampflokomotive verkörperte.
Erst mit der Lieferung sowjetischer Großdiesellokomotiven der BR 131/132 und ihrem Einsatz im Reisezugdienst ab Sommerfahrplan 1973 geriet die BR 01^5 sehr bald ins Hintertreffen. Neben deren Leistung von 3000 PS kann auch keine 01^5 mehr bestehen.
Sicherlich werden sich viele Tfz-Personale, die heute ihren Dienst auf den modernen Triebfahrzeugen der BR 132 in Erfurt, Wittenberge, Rostock und Berlin verrichten, gern an die Zeit mit der BR 01^5 erinnern. Dafür aber ihre roten, kraftstrotzenden Giganten mit ihren vielen Annehmlichkeiten und Erleichterungen bei der Dienstausübung, dem geringen Geräuschpegel auf dem Führerstand und der Laufruhe einzutauschen, wäre wohl keiner mehr bereit.
Zwar bespannen auch noch gegenwärtig einige 01^5 der Bw Ostbahnhof, Saalfeld und Pasewalk Reisezüge; ihre große Zeit ist aber längst ein Stück der Vergangenheit. Der Zeitpunkt liegt bereits in greifbarer Nähe, wo auch diese 01er ihren letzten Schnellzug fördern.
Möglicherweise wird eine dieser Lokomotiven der Nachwelt als Museumsstück erhalten bleiben, bestimmt aber werden ihre vom VEB K PIKO so kunst- und liebevoll im Maßstab 1:87 verkleinerten „Schwestern" auf allen Modellbahnanlagen Einzug halten, wo dampflokbespannte Schnellzüge verkehren und wo Tradition und geschichtliche Zeitepochen der Eisenbahn bei lehrreichem Spiel und schönem Hobby gepflegt werden.

Eisenbahnpraxis

**Fachzeitschrift
für den Betriebs-, Verkehrs-
und Fahrzeugbetriebsdienst
der Deutschen Reichsbahn**

Die Zeitschrift beinhaltet unter anderem Beiträge über den Containerverkehr und den Traktionswandel, über moderne Methoden und Mittel der Betriebsführung und der Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung, über die Rangiertechnik, Verbesserung der Technologie von Rangierbahnhöfen, Betriebssicherheit und Triebfahrzeugdienst. Ergänzt wird die Zeitschrift mit einer Eisenbahn-Wissenskartei.

Erscheint monatlich, Umfang 36 Seiten,
Einzelpreis 1,— M, Vierteljahresabonnement 3,— M
Jahresabonnement im Ausland 12,— M zuzüglich Versandspesen.

Signal und Schiene

**Fachzeitschrift
für den Eisenbahnbau
sowie das Sicherungs- und
Fernmeldewesen
der Deutschen Reichsbahn**

Die Anwendung neuer Techniken und Technologien in Verbindung mit der sozialistischen Rationalisierung in den Bereichen Gleisanlagenbau, Brücken und Kunstbauten, Hoch- und Ingenieurbau sowie Sicherungs- und Fernmeldewesen der DR sind die wichtigsten Themen dieser Zeitschrift. Darüber hinaus sind Ergebnisse aus Forschung und Industrie des In- und Auslandes zu finden. Auf der Ebene der Praxis will die Zeitschrift Forum des Erfahrungsaustausches insbesondere aus dem Neuererwesen sein. Dabei wendet sie sich gleichermaßen an Facharbeiter, Meister und Ingenieure.

Erscheint monatlich, Umfang 36 Seiten,
Einzelpreis 1,— M, Vierteljahresabonnement 3,— M
Jahresabonnement im Ausland 12,— M zuzüglich Versandspesen.

Abonnementbestellungen nimmt die Deutsche Post entgegen.

transpress

VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
DDR-108-Berlin

Suche:
„Der Modelleisenbahner"
Jahrg. 1 (1952) bis 23 (1974).

K. P. L., B. Rosengart,
7021 Leipzig,
Fabrikstr. 2

Suche:
„Dampflok-Archiv",
„Die Eisenbahn im Bild",
„Modellbahnanlagen I",
„50 J. Leipziger HBf." sowie
weitere Eisenbahnliteratur.
Strobel, 8044 Dresden,
Tauernstr. 51

„Spiritus-Dampflok" in Nenngr. 0
od. I, auch rep.-bed., zu kaufen
gesucht. Erbitte Preisangebote.
Zuschr. unter **TV 5628 DEWAG,**
1054 Berlin

N-Material sowie div. Modellbahnliteratur für 450,— M zu verkaufen. Liste anfordern.
Günter Knöfler, 437 Köthen,
Wolfgangstr. 23 a

Verkaufe TT-Modellbahnanlage
1,80 × 0,70 m mit 2 Zügen
Preis 400,— Mark; 4 Panzer
M 1:50 (Import SU). Suche für
meine Sammlung Lokomotiven
der Nenngr. H0 und 0 (DDR-Prod. oder Eigenbau).
Klaus Engelmann,
1633 Mahlow, Rankestr. 23

Suche
in der Nenngröße TT:
BR 55, BR 65 und BR 50
(Alles Eigenbau) zu kaufen.
Zuschr. mit Preisangabe an

Dieter Reichenauer
7406 Wintersdorf
Forstweg Nr. 2

Suche für Nenngr. TT:
Kleinlok Kö, ESPEWE-Modelle
M 1:87, Tatrazugmaschine,
S-4000-Feuerwehrfahrzeuge,
gr. Drehleiter u. Leiterwagen.
Zuschriften an
H. Jungnitsch,
133 Schwedt (O)
O.-Grotewohl-Str. 18

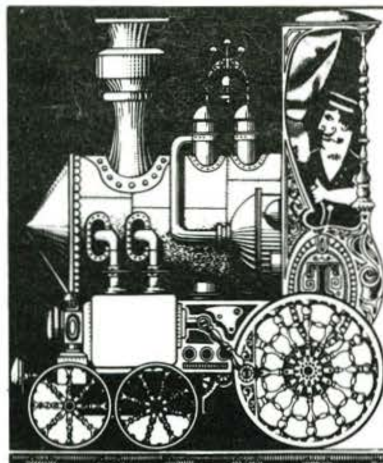
Verkaufe f. H0-Modelleisenbahn
Loks (E 11, E 42, E 44, E 69, V 100,
BR 52, BR 118 u. a.),
Reisezugwagen (Schicht und
PIKO), Güterwagen,
elektr. Weichen (Pilz) sowie viele
Gebäude; alles unbenutzt,
Preisliste anfordern.
Lutz Hanschk,
8601 Doberschau,
E.-Thälmann-Str. 4

Biete: 2CI HR 70, 2B E 66,
B-Dampflok schwarz und grün,
B-Elok, B-Loks Kraus, E 44,
Schienenzeppelin, Doppelstockzug, D-Zug-Wagen, Personenzugwagen, Güterzugwagen,
Stadtilm-Triebwagen, div. H0- und $H0_m$- sowie N-Fahrzeuge.
Suche: Spur I-Fahrzeuge.
P. Kießling, 8101 Boxdorf,
Nesselgrund 8



Station Vandamme
Inhaber Günter Peter
Modelleisenbahnen und Zubehör
Nenngr. H0, TT und N · Technische Spielwaren
Reparaturenannahme u. Ausgabe
Montag und Dienstag von 10—13 u. 14—19 Uhr
1058 Berlin, Schönhauser Allee 120
Am U- und S-Bahnhof Schönhauser Allee
Telefon: 4 48 47 25

$H0_e$-Schmalspurbahnmaterial
(13 Wagen, 9 Weichen, 180 Gleisstücke v.
Technomodell, 10 Herr-Wagen, umgespurt)
nur komplett f. 380,— M zu verkaufen.
Timpl, 2337 Binz, Proraerstr. 11



EINE FACHFILIALE FÜR MODELLEISENBAHNEN

- Fachgerechte Beratung
- Übersichtliches Angebot
- Vermittlung von Reparaturen

Kein Versand



direkt am U-Bahnhof Dimitroffstraße
1058 Berlin, Dimitroffstr. 2 Telefon: 4 48 13 24

Bild 1 Das dritte Eigenbaumodell unseres Lesers Frank Zientek stellt eine BR 89^{60} (ex pr. T 7) dar, das in 85 Stunden Bauzeit gefertigt wurde. Als Anleitung diente Herrn Z. das Buch „Modelle — selbst gebaut", wobei er sich jedoch um eine feinere Detailierung bemühte. Verwendete Industrieteile sind: Radsätze (BR 55), Loklaternen, Kuppelhaken und der Antrieb.
Herr Z. schrieb noch folgendes in seinem Brief an die Redaktion: „Falls meine T 7 im ‚ME' erscheint, wäre das mein bisher größter Erfolg als ‚Lokschlosser'".
Diesen Erfolg bescheren wir ihm hiermit gerne.

Foto: Frank Zientek, Leipzig

★

Bild 2 Das Foto eines selbst gebauten Rottenkraftwagen-Modells sandte Herr Karl-Hans Vollrath an die Redaktion. Dieser Rottenkraftwagen mit Beiwagen entstand in der Nenngröße H0 nach einer Bauanleitung im Heft 10/1964 unserer Fachzeitschrift und ist mit fahrspannungsunabhängiger Beleuchtung ausgestattet.

Foto: Karl-Hans Vollrath, Leipzig

★

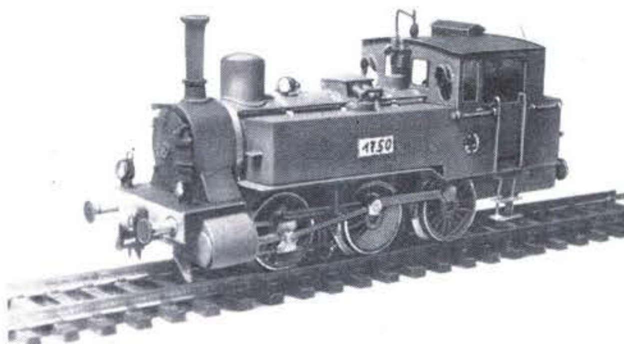
Bild 3 Eine BR-99-Modell, sächsische Gattung VI K, schuf Herr Hans Hiltl aus Martinszell (BRD) in der Nenngröße $H0_e$. Alle Räder des Modells werden über ein Stirnradgetriebe angetrieben. Die Übersetzung beträgt 1:50. Durch die 0,5 mm seitenverschiebbaren Achsen kann das Lokmodell den normalen N-Kreis gut durchfahren. Der Laufkranzdurchmesser beträgt 8,5 mm, so daß die Spurkränze erhalten blieben.

Fotos: Hans Hiltl, Martinszell (BRD)

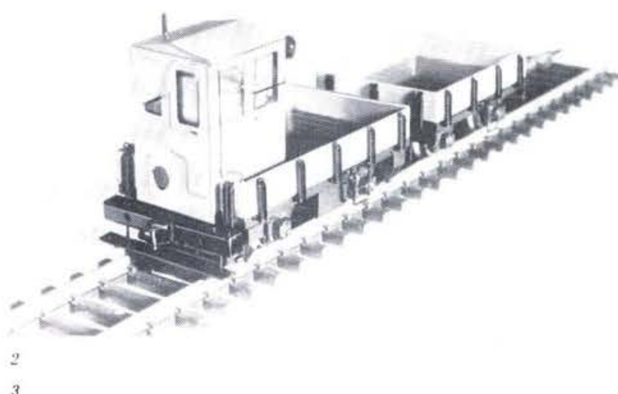
★

Bild 4 Die abgebildeten Fahrzeugmodelle entstanden im „Automobilwerk" von Herrn Seifert aus Berlin. Diese Fahrzeuge lassen sich sofort nachbauen, denn die Grundmodelle sind im Handel erhältlich. Wie unschwer zu erkennen ist, legt Herr S. besonders großen Wert auf die feinste Detailierung der Feuerwehr-Fahrzeuge.

Foto: Seifert, Berlin

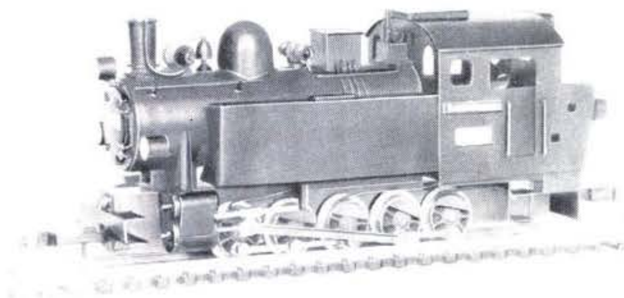


1



2

3



4



Selbst gebaut


175 013-2